

[1967 ஜூலை 4]

6. 1967-68-ம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : 1967-68-ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்தப்பட்ட வரவு-செலவுத் திட்டத்தின் மானிய கோரிக்கைகள் மீது இன்று ஆறாம் நாளாக விவாதம் நடைபெற இருக்கிறது. இப்பொழுது மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் 2-ம் எண்ணுள்ள—“மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்” என்னும் நிதிக் கோரிக்கையைக் குறித்த தீர்மானத்தைக் கொண்டுவருவார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்:—

“கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,23,900-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

THIRU V. GEORGE : Sir, to discuss the possibility of increasing the bus fare by the bus owners and the State, I move the following cut motion:—

“That the allotment of Rs. 31,23,900 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

திரு. என். வரதராஜன் : துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் விபத்துக்கள் அதிகமாகிக்கொண்டேவரும் இக்காலத்தில் நல்ல முறையில் இல்லாத, ஓடுவதற்கு லாயக்கற்ற பஸ்களுக்கு ஆண்டுதோறும் அத்தொகை கொடுப்பதுபற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்” என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 31,23,900-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : ஐயா, மோட்டார் வண்டிகளில் உள்ள குறைபாடுகளையும் 50 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள போக்குவரத்தை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவதுபற்றி விவாதிக்க

“கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 31,23,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஐயா, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

“கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,38,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, to discuss the general policy and the desirability of paying compensation to the operators affected

1967 ஜூலை 4]

[Thiru K. Vinayakam]

by the nationalisation or appointing a Legislature Committee to examine the issue of nationalisation of bus transport, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 9,69,38,200 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஐயா, லாரிப் போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்காமல் விட்டு வைத்திருப்பதை எடுத்துக்காட்ட—

“கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 9,69,38,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன் மொழிகின்றேன்.

கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஐயா, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

“கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு” என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,44,31,100-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

THIRU V. K. KOTHANDARAMAN: Sir, to discuss the necessity for organising inland water-ways transports in the City of Madras, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 2,44,31,100 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

THIRU N. KASIRAMAN: Sir, to discuss about the absence of workshops at Salem and also the effect of nationalisation without depots, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 2,44,31,100 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இப்பொழுது இந்த விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்கின்ற முறையில் மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர்களின் அறையில் 10-30 மணிக்கு அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் கூட்டம் நடைபெற இருக்கிறது. கட்சித் தலைவர்கள் அங்கே செல்லுமாறு கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசின் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படும் முறை குறித்த ஆய்வுரை ஒன்று உறுப்பினர்களுக்குத் தனியே வழங்கப் பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை 1966-67-ம் ஆண்டுக் காலத்தில் மேற்கொண்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் குறித்து அந்த ஆய்வுரை விரிவாக விளக்கிக் கூறுகிறது.

தற்போது சென்னை மாநகரின் எல்லைக்குள் அடங்கிய பேருந்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு இவ்வழித்தடங்களில் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையினால் பேருந்து வண்டிகள் விடப்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை 4]

படுகின்றன. நெடுந்தெனில விரைவு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரை, 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட நீளமுடைய வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்குவதே அரசின் கொள்கையாக இருந்தது. இருந்தபோதிலும், அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறையின் பேருந்து வண்டிகள் செல்லுகின்ற வழித்தடங்களைச் சேர்ந்த பகுதிகளில் தனியார்களும் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இத்துறையைச் சேர்ந்ததாக இயங்குவரும் கன்னியா குமரிக் கிளை முன்னாள் திருவாங்கூர்-கொச்சி மாநிலத்திலிருந்து 1-11-1956-ல் நமது அரசினால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. அதனை அரசு எடுத்துக்கொண்ட பின்னர், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் மேலும் பல வழித் தடங்கள் தேசிய மயமாக்கப்பட்டன. இப்போது இம்மாவட்டத்தில் ஒருசில வழித்தடங்களில் மட்டுமே தனியார்களால் பேருந்துகள் விடப் படுகின்றன.

நியாயமான கட்டணங்களில் சிறந்த முறையில் மக்களுக்குப் போக்கு வரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் பொருட்டும் தமிழக அரசு போக்கு வரத்துத் துறையின் வருமானத்தைப் பெருக்கும் பொருட்டும் மக்கள் பயணம் செய்கிற பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையை மேலும் விரிவுபடுத்துவது குறித்து அக்கறையுடன் ஆராய்ந்துள்ளது. கீழ்க்காணும் வகைகளைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓட்டு வதற்குத் தனியாருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிகள் இறுதியடையும் போது அவ்வழித் தடங்களை அரசு மேற்கொள்வதென்று முடிவு செய்யப் பட்டுள்ளது:—

(1) சாதாரண வண்டிகளும் துரித வண்டிகளும் ஓடுகின்ற 75 மைல் நீளமும் அதற்கு மேற்பட்ட நீளமும் உடைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து செல்லுகின்ற அல்லது சென்னை மாநகருக்கு வந்து சேருகின்ற வழித்தடங்கள் எவ்வளவு நீளமிருப்பினும் அவை அனைத்தும் ;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து செல்லுகின்ற அல்லது அம் மாவட்டத்தில் வந்து சேருகின்ற வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்தின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

மேலே கூறப்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் வருங்காலத்தில் செய்யப் படும் மேம்பாடுகள் யாவும் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையினால் மட்டுமே செய்யப்பட வேண்டும் என்றும் அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. சென்னை மாநகருக்கு உள்ளேயும் அதன் சுற்றுப்புறங்களிலும் மற்றும் இம்மாநிலத்தின் ஏனைய இடங்களிலும் இத்துறையின் பணிமனைகள் இருக்கின்றன. எனவே, அரசின் கொள்கையைப் பெரிதும் இடர்ப்பாடின்றியே செயல்படுத்த இயலும். மேற்கூறிய வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களை தனியார்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிகள் இறுதியடையும் போதெல்லாம் தேசியமயமாக்க திட்டமிட்டிருப்பதால், வழித்தட உரிமை இமக்கும் பேருந்து முதலாளிகளுக்கு அதற்காக இழப்பீடு ஏதும் வழங்கப்பட மாட்டாது. அரசு மேற்கொள்ளும் வழித் தடங்களில் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் தனக்குச் சொந்தமான புதிய பேருந்துகளையே ஓட்டும், அவைகள் சீரிய முறையில் செயல்பட்டு வருவதற்குரிய வகையில் தக்க ஏற்பாடுகளை இத்துறை மேற்கொள்ளும். இவ்வகையில் வழித்தட அனுமதி இழந்த தனியார்களிடம் வேலையிலிருந்தவர்கள் இத்துறையில் வேலை வாய்ப்பு வேண்டி விண்ணப்பித்துக் கொள்ளால், அவர்களில் வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளத் தகுதியுடையவர்களை இத்துறை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளும்.

நடப்பு ஆண்டில் தனியார்களால் 255 பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்ற 189 வழித் தடங்களை அரசு மேற்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேலே கூறிய மூலவகையான இவ்வழித்தடங்களின் தனித்தனி விவரம் வருமாறு:—

வழித்தடங்கள். பேருந்துகள்.

(1) 75 மைல் நீளமும் அதற்கு மேற்பட்ட நீளமுடைய வழித்தடங்கள்.

96

124

வாக்கெடுப்பு

1967 ஜூலை 4]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

	வழித்தடங்கள்	பேருந்துகள்
(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து செல்லுகிற அல்லது சென்னை மாநகருக்கு வந்தடைகிற வழித்தடங்கள்.	70	83
(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து செல்லுகிற அல்லது அம்மாவட்டத்திற்கு வந்து சேருகிற வழித்தடங்கள் உட்பட இம்மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள்.	23	48
மொத்தம் ..	189	255

பேருந்துகளை ஒட்டுவதற்குச் செலவு மிகுதியானதை ஈடுகட்டும் பொருட்டு 1-1-1966-ம் தேதி முதல் கொண்டு இத்துறையின் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளின் பயணக் கட்டணம் மைலுக்கு 5 காசிலிருந்து 6 காசாக உயர்த்தப்பட்டது. இவ்வாறு கட்டணம் உயர்த்தப்பட்ட பின்னர், ரயில்வே துறையின் போட்டியிலும்கூட தனியார் பேருந்துகளில் கட்டணங்கள் குறைவாக இருந்த காரணத்தினாலும் இத் துறையின் வண்டிகளில் மக்கள் பயணம் செய்வது குறைந்து விட்டது. எனவே, 1-4-1967-ம் தேதி முதற்கொண்டு நெடுந்தூரப் பேருந்துகளின் கட்டணம் மைலுக்கு 5 காசாகக் குறைக்கப்பட்டது. கட்டணம் குறைக்கப்பட்ட பின்னர், நெடுந்தூர வண்டிகளின் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம் உயர்ந்துள்ளது. 1967 ஏப்ரலில் ஒரு வண்டிக்கு 11,033 ரூபாய் வருமானம் கிடைத்தது. ஆனால் 1967 மார்ச்சில் ரூ. 10,706-ம், 1966 ஏப்ரலில் ரூ. 10,833-ம் வருமானம் கிடைத்தது. இவ்வண்டிகளின் மூலமாகக் கிடைக்கும் வருவாயைப் பெருக்கக் கருதி இவ்வண்டிகளில் தற்போது உள்ள வசதிகள் பெரும்பாலும் குறையாத வகையில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை மிகுதியாக்கப்பட்டு வருகிறது. இத்துறையினால் ஒட்டப்படும் மற்ற வண்டிகளின் கட்டணவீதங்களைச் சீரமைக்கவும், 12 வயதிற்குக் குறைந்த சிறுவர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணங்கள் வசூலிக்கவும், பொது விடுமுறை நாட்களில் “சித்தம்போல பயணம் செய்” என்னும் புதுமுறை பயணச் சீட்டுகளை வழங்கவும் செயற்குறிப்புகள் ஆராயப்பட்டு வருகின்றன. குறிப்பிட்ட வரம்பிற்கு மேல் வசூல் காட்டுகின்ற கண்டக்டர்களுக்குத் தூண்டு கோல் பூரிப்பூதியும் வழங்குவதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பும் ஆராயப்பட்டு வருகின்றது.

மதுராந்தகம் போன்ற இடங்களைச் சென்னை மாநகருடன் இணைக்கின்ற வகையில் புதிய வழித்தடங்களில் இத்துறையின் பேருந்துகளை ஒட்ட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து வேண்டுகோள்கள் பல வரப் பெற்றன. பயணம் செய்கின்ற பொது மக்களின் தேவைகளை விரைவில் நிறைவேற்றும்பொருட்டு தற்காலிக அனுமதியுடன் 1-4-1967 தேதிக்குப் பிறகு, இத் துறை புதிய வழித்தடங்கள் பலவற்றில் பேருந்துகளை ஒட்டுகின்றது.

சென்னை மாநகர மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் குறித்தும் தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. 1967-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 6-ம் தேதிக்குப் பிறகு மாநகரில் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஒட்டப்பட்டு வருகின்றன.

இத்துறை தனது பேருந்துகளைச் சீரான முறையில் இயக்கி வரவும், அவசியமான இடங்களில் எல்லாம் தங்கும் அறைகள், குளியல் அறைகள், ஓய்வு அறைகள், குளிர்தீர்ச்சாதனங்கள் முதலியவை போன்ற எல்லா வசதிகளுடனும் பேருந்து நிலையங்களை நன்னிலையில் பேணிவரவும் இத் துறை பணிமனைகளை நிறுவி வந்துள்ளது. இத்தகைய பணிமனைகளுள் ஒன்றாக அண்மையில் அம்பத்தூரில் ஒரு பணிமனை நிறுவப்பட்டுள்ளது. இது 14-4-1967-ல் செயல்படத் தொடங்கியது. விரைவு வண்டிகளுக்காக உதகமண்டலத்தில் அனைத்துவசதிகளுடன் கூடிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை 4]

27—5—1967-ல் திறக்கப்பட்டது. சென்னை மாநகரின் விரைவு வண்டிகளுக்கான பேருந்து நிலையம் பாரிமுனையில் “டேர் ஹெஸ்ஸ்” கட்டிடத்திற்கு எதிரேயுள்ள கிளைப் பணிமனையில் செயல்பட்டு வந்தது. இது மிகவும் குறுகலானது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும், பயணிகளின் எண்ணிக்கையும் பெருகிக் கொண்டே வருவதற்கேற்ப இடவசதியை ஏற்பாடு செய்ய இயலாது போனதால் இந்தப் பேருந்து நிலையத்தை இங்கிருந்து பெரிதும் தகுதியுடையதோர் இடத்திற்கு மாற்ற வேண்டுமென முடிவு செய்யப்பட்டது. அதற்கேற்ப, உயர்நீதி மன்ற வளவுக்குள் எஸ்பிஎனேடு சாலைக்குப் பக்கத்தில் 1-80 ஏக்கர் பரப்புடைய நிலம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இவ்விடத்தில் ஏறத்தாழ ரூபாய் 1 லட்சம் செலவில் பேருந்து நிலையம் ஒன்று இப்போது கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பேருந்து நிலையம் 5—6—1967-லிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோவிலிலும் உள்ள இத்துறையின் தொழிற் பட்டறைகள் இப்போது திங்களுக்கு 50 பேருந்து வண்டிகளைக் கட்டும் திறனோடு உள்ளன. பயணப் பேருந்துப் போக்குவரத்தின் மேன்மேலும் நாட்டுடைமையாக்கி வருவதையொட்டி, இத்துறைக்கு வேண்டிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகிக் கொண்டே வருவதைச் சமாளிக்கும் பொருட்டும், ஏனைய அரசுத் துறைகளுக்காக மேலும் பல மோட்டார் வண்டிகளைக் கட்டும் பொருட்டும் மேற்படி தொழிற்பட்டறைகள் திங்களுக்கு 65 மோட்டார் வண்டிகள் கட்டும் அளவிற்கு அவற்றின் திறனை உயர்த்துவதற்கான செயற்குறிப்புகள் ஆராயப் பட்டு வருகின்றன. பொதுமக்களுக்கு மேலும் திறம்படப் பணியாற்ற இந்தத் துறைக்கு ஆக்கபூர்வமான யோசனைகளை அளிக்கமாறு உறுப்பினர்களை வேண்டுகிறேன். இத்தடன் மோட்டார் போக்குவரத்து ஆய்வுரையும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து ஆய்வுரையும் மன்றத் திண்புன் வைக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இப்போது பேரவை முன்புள்ள நிதிக் கோரிக்கைகள் மூன்றையும் ஒன்றாக எடுத்துக்கொண்டு விவாதிக்கலாம் என்று இருக்கிறேன். நிதிக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வருகின்றன.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இப்போது ஆற்றிய உரையின் நகல் எல்லா உறுப்பினர்களுக்கும் கொடுக்கப் பட்டால் மிக உதவியாக இருக்கும் என்று தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஆய்வு உரை அளிக்கப் பட்டிருக்கிறது. என்னுடைய முன்னுரையும் தேவை என்று கருதினால் பின்னர் அச்சடித்துத் தர இயலும்.

***திரு. கே. வினாயகம் :** மதிப்பிற்குரிய துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று மூன்று மானியங்களும் ஒன்றாகப் பிரேரிக்கப்பட்டு இருப்பதனால் அந்த அந்த மானியத்தில் தனியாகச் சொல்வதை மொத்தமாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல எனக்கு வாய்ப்புத் தரவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகனங்கள் ஆக்ஸைட் பொறுத்தவரையில் இப்போது இரண்டுவிதமான அபிப்பிராயம் வர இடமே இல்லை. நிதித்துறை நமக்குச் சிறியதாகத்தான் இருக்கிறது. ஆனால், புது அமைச்சர் வந்த பிறகு ஒருசில மாறுதல்களை உண்டாக்க வேண்டுமென்ற அவா அவருக்கு இருப்பது வரவேற்கத் தக்கதுதான். மோட்டார் சைக்கிளில் போகிற பிரயாணிகள் பெரும்பாலும் ஒருவராகப் போவதில்லை. எங்கள் வட்டாரத்தில் வேடிக்கையாக இளைஞர்கள் சொல்வார்கள். மோட்டார் சைக்கிளில் போகிறவர்களைப் பார்த்தால் எப்போதும் பின்னால் ஒரு பெண்ணுடனேயே போகிறார்களே, மோட்டார் சைக்கிள் கொடுக்கிறபோதே ஒரு பெண்ணையும் சேர்த்தே கொடுக்கிறார்களோ என்பார்கள். (சிரிப்பு) விபத்து ஏற்படுகிறபோது இரண்டுபேர்களுக்கும் அடிபடுகிறதே என்கிற கருணை உள்ளத்தோடு தான் அமைச்சர் அவர்கள் மோட்டார் சைக்கிளில்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. கே. வியைகம்]

போகிறவர்கள் தலையில் ஒரு தொப்பி போட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். “ஸ்டீல் ஹெல்மெட்” போட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்பது நல்ல யோசனைதான். ஆனால் எங்கே அது விற்கப் படுகிறது, யார் தயாரிக்கிறார்கள் என்கிற விவரங்களையும் சேர்த்தே அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்க வேண்டும். விபத்துக்களினால் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு அத்தகைய பாதுகாப்பு நல்லதுதான். ஆனால் தொப்பிகளும் சலபமாகக் கிடைப்பதற்கு வழிவகைகளை செய்துவிட்டு இந்த அறிக்கையை விட்டிருந்தால் இன்னும் நன்றாக வரவேற்றிருப்பேன்.

அடுத்து, பஸ்களை ஓட்டுகிறவர்கள் வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள், அல்லது லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்கள் விரைவாக ஓட்டுகிறார்கள் என்று குற்றம் சாட்டப் படுகிறபோது இவை எல்லாம் கோர்ட்டுக்குப் போவது பழக்கம். இப்போது மொபைல்கோர்ட் என்று சொல்லி ஆங்காங்கேயே விசாரிக்கப்பட்டு அபராதம் விதிக்கப்படுகிறது இப்போது வந்துள்ள பழக்கம். இதைப்பற்றி என்ன சொல்கிறார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இது ஒரு **highway road robbery** வழிப்பறிக் கொள்ளையாகத்தான் இருக்கிறது. ஒரு டாக்ஸி போகிறது, லாரி போகிறது, விரைவாக அது ஓடப்பட்டது என்று சொல்லி, குற்றம் சாட்டப்பட்டவர்களுக்கு அதை மறுப்பதற்கான வாய்ப்பே அளிக்கப்படு தில்லை “That Judgment is delivered on the spot then and there” எங்களைப்போல் உள்ளவர்களுக்கும் அதில் வாய்ப்பு குறைகிறது, அதைக்கூட பெருத்த நஷ்டமாகக் கருதவில்லை. விரைவாக வண்டியை ஓட்டுபவர்கள் தவறு செய்தார்களா, இல்லையா என்பதை நிரூபித்துக்கொள்ள அவர்களுக்குப் போதிய அவகாசம் தரப் படுவதில்லை.

மேலும், இந்த அமைச்சரவைக்கு ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். இப்போது சைகின் ரிக்ஷாக்களை எழைகள் வைத்திருக்கிறார்கள். அது சலபமாக டாக்கிகளோ, பெரிய பெரிய வண்டிகளோ போக முடியாத சரீலையில் எல்லாம் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிறது. அந்த சைகின் ரிக்ஷாவை எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும், நீங்கள் வேண்டாமென்று தடுக்கக்கூடாது. “It does not meet the ends of justice” அதைத் தயவுசெய்து மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இப்பொழுது ஆயிரத்திற்கோ, இரண்டாயிரத்திற்கோ, லைசென்ஸ்கள் கொடுத்துவிட்டு, மேலும் லைசென்ஸ்கள் தரப்போவதில்லையென்று சொல்கிறார்கள். அதற்கு அமைச்சர் அவர்களும், மற்றவர்களும், “எழை இழுக்கிறான்; மனிதனை மனிதன் இறுக்கிறான்; இந்தக் கொடுமை கூடாது; மனிதனை மனிதன் இழுத்தால் இவன் சீக்கிரமாகவே இறந்து விடுவான்; ஆகவே ரிக்ஷாக்களை அறவே ஒழிக்கவே கட்டுப்படுத்துகிறோம்” ‘To abolish the hand-pulled rickshaws and cycle rickshaws’ என்று சொல்கிறார்கள். அந்த எழை சைகின் ரிக்ஷாக்காரனுடைய வாழ்க்கைக்கு ஏதாவது வழி செய்துவிட்டு சைகின் ரிக்ஷாக்களைக் குறைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். அந்த ரிக்ஷாக்காரனுக்கு வேலைவாய்ப்புத் தந்துவிட்டு பிறகு அதை ஒழித்துவிடலாம். ஆகவே, தயவு செய்து ரிக்ஷாக்களை பூராவாக எடுத்து விடுவதற்கு முன்னாலே அவர்களுக்கு ‘Alternative profession’ வேலைவாய்ப்பைத் தர வேண்டும். நாமே சட்டத்தைப் போடுகிறோம்; நாமே சட்டத்தை மீறுகிறோம்:

‘Unlicensed rickshaws and licensed rickshaws’ என்று சொல்லி சில ரிக்ஷாக்களுக்குப் பச்சை வாணத்தைப் பூசிவிட்டு, சில ரிக்ஷாக்களுக்கு மஞ்சள் வாணத்தைப் பூசி — சட்டத்திற்கு உட்பட்டவை, சட்டத்திற்கு விரோதமானவை என்று வண்டிகளைப் பிரித்து வைப்பதன் மூலம், ஒரு வேளை நாமே சட்டத்திற்கு விரோதமாக நடக்கிறோமோ என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். ஆகவே, பூரா வண்டிகளுக்கும் மஞ்சள் வாணத்தைப் பூசவேண்டும். வடக்கேயிருந்து என் நண்பர் ஒருவர் வந்திருந்தார். அவர், “டாக்கிகள் மஞ்சள் வாணம் பூசியிருப்பதனாலே டாக்கி என்றுதெரிகிறது. ஆனால் ரிக்ஷாக்களை எடுத்துக்கொண்டால், மஞ்சள், பச்சை கலந்திருக்கின்றனவே?” என்றார். “பச்சையாக இருப்பது தற்போதுள்ள அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்களுடையது. மஞ்சளாக இருப்பது முன்னால்

[திரு. கே. வினாயகம்]

[1967 ஜூலை 4]

அமைச்சர் வெங்கடராமனுடையது” என்று வேடிக்கையாகக் கூறினேன். நமக்கு ஏழை மக்களிடம் கருணை இருக்க வேண்டியதுதான். கருணையுடன் கொஞ்சம் சிரத்தையும் இருக்க வேண்டும். ஆகவே, எல்லா வண்டிகளையும் லைசென்ஸ் ரிக்கோக்களாக மாற்றி மஞ்சள் வர்ணத்தைப் பூசி விடுவது நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மூன்றாவது டிமாண்டு. “பொன் முட்டை இருகிற வாத்து” என்று நான் முன்பு சொன்னேன். இந்தத் துறை அதிகமாக சலபமாக வருவாய் தரமுடியும். ஒரு வாரத்திற்கு முன்பு கூட ஒரு கோடி ரூபாய் கிடைத்தது. ஐந்து நிமிஷத்திலே வேலை நடந்திருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் சட்டத்தைப் போட்டு எடுத்துக்கொண்டு போனார். அதிகமாக வருவாய் தருகிற துறையை இப்படி விட்டுவைப்பதா? நாம் பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்கிவிடப் போகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அதிகமாக வரி வேண்டுமென்று சொல்வது மனிதாபிமான உணர்ச்சியாகி விடாது. என்றாலும் அது சட்டமாகி விட்டது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அந்த வரி உயர்வு தேசிய மயமாக ஆக்கப்படுகின்ற பஸ்களுக்கும் உண்டு.

திரு. கே. வினாயகம் : அவர்கள் இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். எல்லா தனிப்பட்டவர்களைப்போலவே இந்தத் துறையும் கட்டப் போகிறதா? அவர்கள் இன்கம் டாக்ஸ் என்று தனியாகக் கட்டுகிறார்கள். இந்தத் துறை கட்டுவதில்லை. ஆகவேதான் அதிகமாக ஒவர் டாக்சேஷன் போடக் கூடாது என்பதை எடுத்துச் சொன்னேன். பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்பதிலே இரண்டுவிதமான அபிப்பிராயம் இல்லை. நான் சார்ந்திருக்கும் கட்சி தேசிய மயமாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கிறது. எப்போது, எவைகளை, எந்நேரத்தில், எப்படி என்பதுதான் கேள்வி. 125 மைலுக்கு மேல் என்று எங்கள் கட்சி முடிவு செய்ததை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தால் இன்றைக்குப் பேச்சே இல்லை. நீங்கள் இன்னும் கொஞ்சம் தாராளமாக இருப்பீர்கள் என்று நினைத்தேன். இன்னும் கடினமாகப் போய் விடுவீர்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால், 75 மைலுக்குத்தான் வந்திருக்கிறீர்கள். . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சென்ற தடவை சட்டமன்றத்தில் 50 மைலாக ஆக்கவேண்டுமென்று நீங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள். நாங்கள் 75 மைலாக இதை உயர்த்தியிருக்கிறோம்.

திரு. கே. வினாயகம் : அமைச்சர் அவர்கள் பழைய சான்றுகளைப் பேசிக் கொண்டே போனால், நாங்களும் பேசலாம். இன்றைக்குப் பெரிய எதிர்க்கட்சியாக இருப்பவர்கள் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்பதைக் கொஞ்சம் யோசிக்க வேண்டும். “நீங்கள் சொன்னால் நாங்கள் செவிசாய்க்க மாட்டோம். நாங்கள் முடிவு கட்டியதைத்தான் நிறைவேற்றுவோம்” என்று கண்டிப்பாக இருப்பது நல்லதல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சட்டசபையில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்கள், எதிர்க்கட்சியில் இருப்பவர்கள் அனைவரையும் கூட்டி ஒரு ‘லெஜிஸ்லேடிவ் அசெம்பிளி கமிட்டி’ கவுன்சிலில் இருப்பவர்களையும் சேர்த்து ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு ஆராய்ந்து அதற்குப் பிறகு ஒரு முடிவு எடுத்தால், எவருமே எதிர்த்துப் பேசுவதற்கு இடமே இல்லை.

‘Call a dog, name it and then hang it.’

‘Hang him after holding an enquiry’.

‘யாரையாவது நாம் பழி வாங்க வேண்டுமென்று நினைத்தால், அவன் மீது ஒரு குற்றத்தைச் சாட்டி, அவன்மேல் விசாரணை செய்ததாக நாடகம் போட்டு, அவனைத் தூக்கில் போடுவதுதான் வெள்ளைக்காரனின் தர்மம்’. அதேமாதிரியான ஒரு வாய்ப்பை நீங்கள் ஏன் தரக்கூடாது? நீங்கள் ஏன் அம்மாதிரி ஒரு நாடகம் நடத்தக்கூடாது? நீங்கள் ஏன் சட்டசபை அங்கத்தினர்களைக் கூப்பிட்டுப் பேசக்கூடாது? பஸ் முதலாளிகளையெல்லாம் அழைத்துப் பேசி முடிவு செய்திருந்தால் அவர்களுக்கும் ஒரு ஆறுதலாக இருக்கும். இப்போது நீங்கள் பஸ்களையெல்லாம் உடனடியாக எடுத்துக்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. கே. வினாயகம்]

கொள்ளப்போகிறேன் என்று சொல்கிறீர்கள். சட்டத்தையும் கொஞ்சம் பார்க்க வேண்டும். 'Bus permit is also considered to be a property.' பஸ் பர்மிட் இருக்கிறது. அது மாதிரி ஹைகோர்ட்டு ஒரு 'Findings' கொடுத்திருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் என்ன நினைக்கிறதென்றால் அந்த பர்மிட்டுக்கு உயிர் அதில் குறிப்பிட்டிருக்கும் 'அந்தக் கால அளவு வரையில் தான்.

'It becomes a scrap of paper. That is evidently the conclusion which the Government have drawn.'

அதன் பிறகு அரசாங்கம் அந்த ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று நினைக்கிறது. அதையும் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போய் வழக்காடி, பிறகு நீதிபதிகள் எல்லாம் விசாரித்து தீர்ப்பளித்தால்தான், அன்றைக்குத்தான் இந்த அரசாங்கம் விழித்துக்கொள்ளும். நான் சொல்வது ஒருவேளை தவறாக இருக்கலாம்; அல்லது அரசாங்கம் செய்வது ஒருவேளை தவறாக இருக்கலாம். மேலும் அதைவிட சுப்ரீம் கோர்ட்டு ஒன்று இருக்கிறது. எங்களுக்கு 'ஸ்டே' ஆர்டர் வாங்குவது அவ்வளவு கஷ்டம் இல்லை. ஒருவேளை நாங்கள் இந்தக் கோர்ட்டில் தோற்றுப்போனாலும் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போவோம். இதனால் குறைந்தது 2 ஆண்டுகளுக்காவது நீங்கள் உங்களுடைய தேசியமாக்கும் கொள்கையை ஒத்திவைத்தாக வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நாட்டின் நலனைக்கொண்டு பார்க்கிறபோது தேசியமாக்குவதில் இரு கொள்கை கிடையாது என்று தொடக்கத்தில் சொன்னார்கள். இப்போது இங்கே ஒரு கருத்து தெரிவிக்கிறார்கள். இது இரு கருத்துக்கு இடமளிக்கவில்லையா என்று கேட்கிறேன்.

திரு. கே. வினாயகம் : இதில் இரு கருத்து இல்லை. மக்களுடைய உரிமை பறிக்கப்படக்கூடாது என்பதுதான். அவர்கள் அப்படிச் செய்யட்டும். செய்கிற நேரத்தில் நமக்கு வருகிற சிக்கலையும் நாம் யோசித்தாக வேண்டும். அதற்காகவே எச்சரிக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : உள்ளபடியே பஸ்களை நாட்டுடமை யாக்குகிற கொள்கை வெற்றிபெற, முதலாளிகள் எந்த எந்த வகையில் தடையாக இருப்பார்கள், அவற்றை எந்த வகையில் நீக்கிக்கொள்ள வேண்டும் என்பதைப்பற்றி அரசு கவனம் செலுத்துவதற்கு 'மாண்புமிகு உறுப்பினர் இரகசியமாகத் தம் கருத்துக்களை என்னிடம் சொன்னால் பயனுடையதாகும்.

THIRU K. VINAYAKAM : அது வேறு நிலை. To ventilate the grievances and aspirations of the public as well as the bus operators who are affected by nationalisation—that is my job. ஆதலால் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியது என் உரிமை. ஆகவேதான் நான் சொல்கிறேன். எந்தவிதமான சிக்கலும் வராது இருக்க அவர்களை அழைத்து இதற்கு என்ன பரிகாரம் செய்யவேண்டும் என்பதைப்பற்றி இந்த அரசு ஆலோசனை செய்தாகவேண்டும். காம்ப்ளெஷன் இல்லை என்று சொல்லலாம். நஷ்ட ஈடு தரத்தான் வேண்டியவரும். நாங்களும் ஜமீன்தார்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தரமாட்டோம் என்று சொன்னோம். எங்களுடைய கட்சி தீவிரக் கட்சியாயிற்றே. இப்போது வேண்டுமானால் பத்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கொஞ்சம் மழுங்கி. . . . (சிரிப்பு)

அப்போது உங்களைப்போல ஆட்சிக்குப் புதிது. அனுபவத்தில் பல விஷயங்களைப் புரிந்துகொண்டு இப்போது சொல்கிறோம். இப்போது நீங்கள் புதியவர்களாக ஆட்சிக்கு வந்திருக்கிறீர்கள். கொஞ்சம் வேகமாக ஓடி, குழியில் விழுந்து, காலை ஓடித்துக்கொண்டு, காயம் பட்டு, காயத்திற்குப் பளாஸ்திரி போட்டுக்கொண்டு மேலே எழுந்து வந்தீர்களானால் "அடா, அப்போதே வினாயகம் சொன்னானே" என்று சிந்திக்கத் தொடங்குவீர்கள்.

[1967 ஜூலை 4]

THIRU V. S. S. MANI : We cannot tolerate such things. This is too much.

THIRU K. VINAYAKAM : This is not too much. They are touchy. There must be some sense of humour. We are all experienced people. Having profited by committing mistakes, we are now showing you a way-out from all these troubles.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் தம் அனுபவத்தைச் சொல்கிறார்.

THIRU K. VINAYAKAM : Joking apart (interruption) coming to

serious objections—ஆகவே, உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, காம்ப்ன்சேஷன் கொடுக்கத்தான் வேண்டுமென்ற நிலைமை ஏற்படும். ஆகவேதான் நான் சொல்கிறேன். அந்த பஸ் முதலாளிகளைத் திருப்தி செய்விக் இன்னும் ஒரே ஒரு பீரியட் எக்ஸ்டென்ஷன் அவர்களுக்குக் கொடுத்தால் போதும். நான் அவர்களைச் சரிக்கட்டிவிடுகிறேன். இது கருணை உள்ள சர்க்கார், உங்களுக்கு இன்னும் ஒரு பீரியட் லைசென்சை எக்ஸ்டென்ட் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள், ஆகவே, கோர்ட்டுகளுக்குப் போகவேண்டாம் என்பதாக அவர்களை கோர்ட்டுக்குப் போகாமல் பார்த்துக்கொள்கிற உத்தரவாதத்தை நான் அளிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஆக, பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுக்குப் போவதும், போகாததும் நண்பர் வினாயகம் அவர்கள் கையில் இருக்கிறதா?

திரு. கே. வினாயகம் : என் சாதி—வக்கில் தொழில்—வழக்கறிஞர்கள் கையில் இருக்கிறது.

ஆகவேதான் தேசியமாக்குவது என்கிறபோது அந்தத் துறையில் நமக்கு ஏற்பட்டுள்ள அனுபவத்தை வைத்துச் செயலாற்ற வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்டால் நமக்கும் லாபம் இல்லை. அங்கே வேலை செய்கிறவர்களுக்கும் திருப்தி இல்லை. பொது மக்களுக்கும் திருப்தி இல்லை. இன்றைக்கு ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓடிக்கொண்டே இருக்கும். பஸ் ஸ்டாப்பில் நிற்காது. கையைக் காட்டினாலும் நிற்காது. எப்படி உறுப்பினர்கள் கையை உயர்த்தினாலும் கேள்வி கேட்க அழைக்கப்படாமல் இருக்கிறார்களோ. . . .

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி : சார், ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்.

THIRU K. VINAYAKAM : I withdraw that insinuation. I must be in a position to hit others and be capable of being hit. That is how a Parliamentarian should function.

கையை உயர்த்தினால் வண்டிகள் நிற்பது இல்லை. காரணம் தொழிலாளர்கள் காலை முதல் மாலை வரை உழைக்கிறபோது அலுத்துப்போகிறார்கள். சொல்லலாம், இந்த பஸ் இல்லை என்றால் அடுத்த பஸ்ஸும் சர்க்கார் பஸ்தானே, பாசஞ்சர்ஸ் எங்கும் போய்விடமாட்டார்கள் என்பதாக. ஆனால் மக்களுக்கு திருப்தி ஏற்படவேண்டும். We must instil national character and instinct in our crew. ஆகவேதான் இன்சென்டிவ் போனஸ் என்பதாக கண்டெக்டர்கள், டிரைவர்களுக்கு தனியார் கொடுப்பது போல இந்தச் சர்க்கார் கொடுக்க முன்வரவேண்டும். தனிப்பட்டவர்கள் 5 ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள். உங்களுக்குத் தெரியும். நம்முடைய தொழிலாளர்கள் ஐயர் ஹோட்டலுக்குப்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. கே. வியாகம்]

போவதில்லை. அவர்கள் சாப்பிடுகிற உணவுக்கு $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் என்பதை இரண்டு ரூபாய் என்பதாக நாம் கொடுப்பது போதாது. ஐந்து ரூபாய் கூட கொடுக்கலாம். எப்படியாவது மக்களுக்கு அதிக வசதி ஏற்படுகிற அளவில் இந்த சர்வீஸ் நடைபெற வேண்டும். இன்று அந்த நிலை இல்லை. மக்களுக்கும் திருப்தி ஏற்படவில்லை. வேலை செய்கிறவர்களுக்கும் திருப்தி ஏற்படவில்லை. நம் கணினிவாங்குக்கும் பணம் வருவதில்லை. நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது என்பது நம் எல்லோருக்கும் தெரியும்.

இன்னொன்று, அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கையைப் பார்த்தேன். ஒவ்வொரு வட்டாரத்திற்கும் 25 பேர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு பஸ் ஒழுங்காக ஓடுகிறதா, பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கிறதா என்பதை கண்டறிய ஒரு படை நிறுவப்படும் என்பதாகத் தெரிகிறது. கணம் அமைச்சர் என்னையும் சேர்த்துக்கொள்வதாகச் சொல்கிறார். இத்தகைய ஓர் அமைப்பை ஏற்படுத்துவது சரியா என்பதைத்தான் சிந்திக்க வேண்டும். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள், செக்கிங் ஸ்க்வாட் போன்ற அதிகாரிகள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தம் பணிகளைச் சரியாகச் செய்வதில்லையா? அவர்கள் பேரில் சந்தேகம் வைத்து இந்த மாதிரியான அமைப்பை ஏற்படுத்த இருக்கிறார்களா? இதன் மூலம் அதிகாரிகளிடம் பொறுப்புணர்ச்சி குறைந்துவிடாதா என்பதை எல்லாம் சிந்திக்க வேண்டும். வீண் கோளாறுகளை நாம் உண்டாக்கக் கூடாது.

கடைசி மானியத்திலே அமைச்சர் அவர்கள் 2 கோடி ரூபாய் கோரியிருக்கிறார்கள். இது பஸ்களைக் கூடுதலாக வாங்குவதற்கு என்று நினைக்கிறேன். இதையும் வரவேற்கிறேன். முடியாக தேசியமாக்கும் கொள்கையில் நிதானமாகச் செயல்படவேண்டும். எடுத்துக்கொள்வது என்றால் தகுந்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையும் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இதுபற்றி நாம் முடிவுக்கு வருவதற்கு முன்னாலே **Alternative profession or extension of the bus route permits when the period of their validity expires** என்பதாகத் தெரிவித்துக் கொண்டு, இதைப்பற்றி யோசிக்கவேண்டுமென்று சொல்லி என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் வற்புறுத்துகிறேன்.

*திரு இரெ. இளம்வழுதி : மாண்புமிகு துணைப்பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரிக்கும் வகையில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை பற்றிக் காங்கிரஸ் காரர்கள் பல கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஜனநாயக சோஷலிஸம் பேசிய காங்கிரஸ்காரர்கள் செய்யத் தவறிய, தயங்கிய அந்தக் காரியத்தை இன்றைய தமிழக அரசு தைரியமாக நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்திருப்பதை நான் பாராட்டு வேண்டியிருக்கிறது. ஏற்கனவே பஸ் தொழிலில் நல்ல வருமானம் தரத்தக்க தொழிலாக இருக்கிறது. அந்தத் தொழிலில் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் ஈடுபட்டு ஏராளமாக லாபத்தைச் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலை அரசாங்க உடமையாக்குவதின் மூலம் நாம் பொது மக்களுக்கு ஒரு நல்ல வருவாய்த் துறையைக் காட்டுவதாக ஆகும். அவர்கள் சொன்னார்கள், பஸ்ஸை தேசியமயமாக்கும்பொழுது பஸ் முதலாளிகளுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லை யென்றால் அவர்கள் கோர்ட்டுக்குப்போவார்கள். ஹைகோர்ட்டுக்குப் போவார்கள், சப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போவார்கள், அங்கே பார்த்துக்கொள்வார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வாதம் எல்லாம் இந்தக் கொள்கை மீது கட்டப்பட்ட அவநம்பிக்கையான அல்லது பஸ் முதலாளிகளுக்காக அரசாங்கத்தை மிரட்டக்கூடிய வாதம் என்றுதான் கூறலாம். ஏற்கனவே பஸ் பெர்மிட் தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டது, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குக் குறிப்பிடப்பட்டது. அந்தக் காலவரையறை முடியுமானால் அரசாங்கம் இஷ்டப்பட்டால் அந்தப் பெர்மிட்டை ரிந்யூ செய்து

மு.ப.
11-00

[திரு. இரெ. இளம்பழதி]

[1967 ஜூலை 4]

கொடுக்கலாம். ஆகவே அந்த பெர்மிட்டை தனிப்பட்டவர்களுடைய சொத்தாகக் கருதமுடியாது. குறிப்பிட்ட காலத்திற்குமேல் அந்த பெர்மிட் காலாவதியானால் நியூ செய்ய வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இல்லை. உதாரணமாக ரூரில் சினிமாக்களை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு ஆண்டுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. ஓராண்டுக் காலம் தீர்ந்தவுடனே, லைசென்ஸ் காலாவதியானவுடனே ரூரில் சினிமாக் கொட்டகைக்காரர்கள் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்றே லைசென்ஸை நியூ செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்றே கேட்க முடியாது. பஸ் முதலாளிகள் அவர்களுடைய பஸ் பெர்மிட்டினுடைய காலம் முடிந்த பிறகு அவை காலாவதியான பிறகு நியூ செய்து தரவேண்டுமென்றே அல்லது நஷ்ட ஈடு தரவேண்டுமென்றே சொல்வது சரியான வாதம் அல்ல. சர்க்காரை மிரட்டக்கூடிய வாதம் ஆகும். இதிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள்.

அண்மையிலே நடைபெற்ற ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங்குகளில் பல தனியார்கள் முதலாளிகள் போட்டிபோட்டுக் கொண்டு அதிகமான செலவு செய்து பெர்மிட்டுகளை வாங்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்கிறார்கள். ஒரு தொழிலிலே நஷ்டம் ஏற்படுமானால், அந்தத் தொழிலிலே ஏதாவது பாதகங்கள் ஏற்படுமானால் அவ்வளவு போட்டியிருக்காது. காங்கிரஸ் கட்சி அரசாண்பொழுது நமக்கு எல்லாம் தெரியும், எப்படி எப்படி பெர்மிட்கள் கொடுத்தார்கள் என்று. தேர்தலிலே தோற்றுப்போன காங்கிரஸ்காரர்கள், காங்கிரஸுக்குப் பணம் கொடுப்பதாகச் சொன்னவர்கள், காங்கிரஸ் கட்சியிலே இருந்து நஷ்டமடைந்தோம் என்று சொன்னவர்கள் இவர்களுக்கு எல்லாம்தான் கட்சிக் கண்ணோட்டத்தோடு அவர்கள் பொய்மிட்டுகளை கொடுத்தார்கள். ஆகையால் அந்த பஸ் முதலாளிகள் இன்றைக்கு அரசாங்கத்தைப் பார்த்து மிரட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது சோஷலிஸத்திற்குப் பாதகமானது. ஜனநாயக சோஷலிஸம் என்று ஏட்டளவிலே வாய்ளவிலே பேசப்பட்டதே தவிர நடைமுறையிலே கொண்டுவரப்பட்டது என்று சொல்ல முடியாது. நமக்கு எல்லாம் நிச்சயமாகத் தெரியும், பல பேர்கள் பஸ் முதலாளிகள் காங்கிரஸில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எப்படியாவது இந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு தொல்லைகள் கொடுத்து, இடைஞ்சல்கள் செய்துகொண்டிருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில்தான் காங்கிரஸ் கட்சி யினரைப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். பஸ்ஸை நாட்டுமையாக்கிய இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையை நான் பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன், போற்றுகிறேன். பொதுமக்கள் அரசாங்க பஸ்ஸைப் பார்த்து குறைசொல்வதாகச் சொன்னார்கள். அரசாங்க பஸ்களை பொதுமக்கள் வரவேற்கிறார்கள். இந்த முறையிலேதான் பஸ் லைசென்ஸுமேன்று மிகுந்த உற்சாகத் தோடு, மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

சில மாவட்டங்களிலே மாஜி ராணுவத்தினர் கூட்டுறவு முறையிலே பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் பஸ் தொழில் லாபகரமாக இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். குறிப்பாக தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய கூட்டுறவுச் சங்கம் நஷ்டத்திலே செயல்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். அந்தச் சங்கத்திற்கு எத்தனையோ லட்ச ரூபாய்கள் அரசாங்கம் கடனாகக் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால் அவற்றை அந்தச் சங்கம் திருப்பிக் கட்டுவதற்கு முடியவில்லை. நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். பஸ்களை நாட்டுமைய ஆக்கும்பொழுது கோவாப் ரேடிவ் பஸ்களை உடனடியாக கைக்கொள்வோமானால் ஒவ்வொரு பகுதியிலும் நாட்டுமையத் திட்டத்தை நல்ல முறையிலே செயல்படுத்தமுடியும். அப்படிச் செய்யும்போது அங்கே வேலை பார்க்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், மெக்கானிக்குகள் இவர்களை யெல்லாம் அரசாங்கத்திலே ஊழியர்களாகச் சேர்த்துக்கொள்வோமானால் யாருக்கும் எந்தவிதமான பாதகமும் இருக்காது. பஸ்கள் போகின்ற வழிகளில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. இரெ. இளம்வழுதி]

ஒரு குழுவை இருபத்தைந்து பேர்கள் அடங்கிய ஒரு குழுவை ஏற்படுத்தி, அதிலே அந்தந்தத் தொகுதிகளைச் சேர்ந்த எம்.எல்.ஏ.-க்கள், எம்.எல்.சி.-க்கள் இவர்களைப் போட்டுக் கொண்டு அங்கங்கே செக் செய்தால், ஆங்காங்கே நடைபெறுகிற ஊழல்கள், குற்றங்கள் இவையெல்லாம் குறைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* பஸ்களுக்குப் பின்னால் டிரெய்லர் இணைத்து ஓட்டலாம். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்குப் பின்னாலே டிரெய்லர்களைப் போட்டு ஓட்டினால் லாபம் அதிகமாக இருக்கும். ஒரு பஸ்ஸுக்கு 60 பேர்கள் வீதம் இரண்டு பஸ்களில் 60 பேர்கள் என்பதற்குக் பதிலாக 120 பேர்கள் ஏற்றிச் செல்வதால் நல்ல லாபம் கிடைக்கும்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே அறிக்கையிலே பார்த்தேன், கடலூரில் ஒரு சர்க்கார் பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அப்படிக் கட்டுவதற்கு ஏற்கனவே நிலம் ஆர்ஜிதம் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே செய்தார்கள். ஆனால் அந்த இடம் சம்மாதான் கிடக்கிறது. ஆகவே அந்த இடத்தில் உடனடியாக பஸ் ஸ்டாண்ட் அங்கே கட்டுவதற்கு நம்முடைய போக்குவரத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலூர், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தின் தலைநகரமாக இருக்கிறது. எனவே அங்கிருந்து வேலூருக்கும், சென்னைக்கும் விரைவு பேருந்துகளை போடவேண்டும். கடலூரிலிருந்து பாண்டிச்சேரிக்கு, தூரம் 15 மைல் தான் இருக்கும் என்றாலும், அரசாங்க பஸ்களை விட்டால் அங்கே இருக்கக் கூடிய பொதுமக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். இப்பொழுது அந்தப் பக்கத்தில் தனியார் பஸ்கள் இருந்தாலும், அவர்கள் பாண்டிச்சேரி, கடலூர் இடையே பஸ் விட்டாலும் இடையே எந்த இடத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றாலும்கூட மொத்தமாக பாண்டிச்சேரி, கடலூர் கட்டணத்தை தான் வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். இதனால் பொதுமக்கள் தொல்லிப்படுகிறார்கள், அந்தத் தொல்லைகளை நீக்கவேண்டும். தமிழக அரசு பொது மக்களுடைய தொல்லைகளை நீக்குவதற்காக பாண்டிச்சேரி-கடலூர் பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடலூரைப் பொறுத்தவரையில் அது தென் ஆற்காட்டின் தலைநகரமாக இருப்பதால் அங்கே ஏராளமான சர்க்கார் பஸ்கள் வந்துபோகின்றன. கடலூர்-மதுரை, கடலூர்-கோயமுத்தூர் போன்ற பஸ்கள் அங்கிருந்து போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகையால் பெப்போ கட்டுவதற்கும், பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கும் நல்ல இடங்கள் இருப்பதிலே அங்கே அவற்றைக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு என். சங்கரய்யா : கனம் உதவித் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து வண்டிகள் சம்பந்தப்பட்ட இந்த மானியத்தின்மீது முதலில் என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் தடங்களை அரசாங்கம் தன் வசத்தில் எடுத்துக்கொள்ளும், அந்தந்தத் தடங்களின் உரிமங்கள் முடிந்தவுடன். ஆனால் அதையே 50 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள தடங்களை அரசாங்கம் தன் வசத்தில் எடுத்துக் கொள்வது சரியானதாக இருக்கும். காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. வினாயகம் அவர்கள் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டது முதலாளிகளுக்கு என்னல்களை விளைவிக்கிறது என்று பேசினார்கள். தமிழ்நாட்டு அரசாங்கம் பஸ் தொழிலை நாட்டுமையாக்குவதை பொதுமக்கள் வரவேற்கிறார்கள். அவர்கள் நாட்டுமையாக்க வேண்டுமென்று உறுதியாக மக்கள் விரும்புகிறார்கள் என்பதை இந்த மன்றத்தினுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வரவிரும்புகிறேன். இப்படி பஸ் முதலாளிகளும், மற்றவர்களும் எதிர்க்கிறார்கள் என்ற காரணத்திற்காக அரசாங்கத்திற்கு ஏராளமாக வருவாயைக் கொடுக்கக்கூடிய இந்தக் காரியத்தில் எந்தவிதமான சலுகையும் அளிக்க கூடாது என்பதை நான் வற்புறுத்திக் கூறிக்கொள்கிறேன். பஸ்களை

[திரு. என். சங்கரய்யா]

[1967 ஜூலை 4]

எடுத்துக்கொள்ளக் கூடியதினாலே அங்கே வேலையிழக்கக் கூடிய தனியார் துறைகளில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு ஊழியம் அரசாங்கம் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுப்பதுதான் நியாயமான தாகவும். முறையானதாகவும் இருக்கும்.

பஸ்களை டவுன் சர்வீசை நகரசபைகளே ஏற்று நடத்துவதற்கு மாநில அரசாங்கம் வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே குறிப்பிட்டார்கள், ஏராளமான பேர்கள் இதனால் நஷ்டம் அடையப்போகிறார்கள் என்று. ஆனால் 1965-ஆம் வருஷத்தில் மொத்தம் 6,409 பஸ்கள் இருப்பதில் 150 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர் ஒருவர்; 100-லிருந்து 150 வரை வைத்திருப்பவர் ஒருவர்; 75-லிருந்து 99 வரை வைத்திருப்பவர் மூவர், 50-லிருந்து 75 வரை வைத்திருப்பவர் அறுவர், ஆகவே 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்கள் 11 பேர்கள் தான் என்பதை நான் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் மொத்தம் 59 பேர்தான் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த வழித் தடங்களிலே அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வதன் மூலம் பாதிக்கப் படுகிறவர்கள் 59 நபர்கள்தான். அந்த 59 நபர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்களே தவிர, 3½ கோடி தமிழக மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும் வகையில் ஏராளமான வருமானம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால் இது நியாயமான காரியந்தான் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும்.

6,450 பஸ்களிலே 75 மைலுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது, எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே, 50 மைல்களுக்கு மேல் ஓடக்கூடிய பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கினால் அந்தத் தொழிலைச் சீராக நடத்தி நல்ல வகையில் பயன் பெற முடியும்.

1965-ம் ஆண்டு அறிக்கையில் குறிப்பிட்டுச் சொன்னது சென்னை நகரில் ஓடக் கூடிய பஸ் போக்குவரத்தில் அதிக ஆதாயம் இல்லை என்பதாகும். புதிய அரசாங்கம் இந்த சிடி பஸ் நடத்துவதில் ஏன் ஆதாயம் குறைகிறது என்பதைக் கவனித்து நல்ல முறையில் ஏராளமாக ஆதாயம் பெற வழி செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பொதுமக்கள் நிச்சயமாக ஒத்துழைப்பார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாகப் பார்க்கும்போது பஸ்களில் நிறைய ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படுகின்றன. அதைப் பற்றிக் கூறுவதற்கு முன்னால், இப்போது அரசாங்கம் தனிப்பட்ட கம்பெனியார் நடத்தக்கூடிய பஸ்கள் ஓடும் தூரம் 200 மைலாக இருந்ததை 250 மைல் வரை ஓட்டலாம் என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஜில்லாக்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் வண்டிகளைப் பரிசோதனை செய்யும் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு பிரேக் சரியாக இருக்கிறதா என்று பரிசோதனை செய்யக்கூடிய கருவி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை நல்ல முறையில் பயன்படுத்தி வண்டிகள் ஓடத் தயாராக இருக்கின்றனவா, ஓட லாயக்காக இருக்கின்றனவா என்று பரிசோதனை செய்தால் பெரிய விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும். இதிலே அரசாங்கம் அதிகக் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதைக் கூறக்கூடிய நேரத்தில் லாரி ஆக்சிடென்டுகள் அதிகமாகக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். முன்பு இருந்த அரசாங்கம் இரவில் சில மணி நேரம் லாரி போக்குவரத்தைத் தடை செய்து பிறகு ஏதோ காரணத்தால் நீக்கிவிட்டது. விஞ்ஞான நிபுணர்கள் ஆராய்ச்சிப்படி லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்களுக்கு ஆழ்ந்த தூக்கம் வரக்கூடிய நேரம் இரவு 11 மணியிலிருந்து காலை 3 மணி வரை என்று கணக்கிட்டிருக்கிறார்கள் ஆகவே, அரசாங்க

1967 ஜூலை 4]

[திரு. என். சங்கரய்யா]

லாரிகள் அல்லாத இதர லாரிகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், சரக்கு ஏற்றிச் செல்லுகிற—பஸ்ஸிக் காரியர்ஸ்—லாரிகளை இரவு 11 மணியில் இருந்து காலை 3 மணி வரை போக்குவரத்தை நிறுத்தி வைப்பதன் மூலம் ஓட்டக் கூடிய டிரைவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு ஏற்படுவதோடு பெருமளவுக்கு விபத்தையும் தவிர்க்க முடியுமாயினால் அதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் அவசியம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மாநிலத்திலே இப்போது ஜில்லாக்களிலே உள்ள ஜில்லா கலெக்டர்களை டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்யாக நியமனம் செய்து இருக்கிறது. எந்தெந்த கிராமங்களுக்குப் புது செர்வீஸ் விடவேண்டும், எந்தெந்த வழித் தடங்களில் பஸ்களை அதிகரிக்க வேண்டும் என்பது பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு செய்வது ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சிலிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சில் கூட்டம் ஒரு மணி நேரம் அல்லது 2 மணி நேரம் நடத்தும்போது இந்த வழித்தடங்களைப் பற்றி அதிகப்படியாகப் பேசுவதற்கு நேரம் இல்லை. இதைப் பற்றி முழுமையாக விவாதிக்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்கம் உடனடியாக ஜில்லா கலெக்டர்களுக்கும், ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சில்களுக்கும் இதைப் பற்றிப் பரிசீலனை செய்வதற்கான அளவு விவாதிக்க வேண்டுமென்று கூற வேண்டும். ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சிலில் நகரத்தில்தான் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. மற்றும் டாக்சிகளும் மற்ற சாதனங்களும் சென்னை நகரத்தில்தான் அதிகமாக இருக்கின்றன. அடுத்தபடியாக, கோவை மாவட்டம் வளர்ச்சி பெற்றிருக்கிறது. மாநிலத்தில் ஓடக்கூடிய சாதனங்களில் பெரும்பாலானவை சென்னை நகரத்திலும், கோவை நகரத்திலும்தான் ஓடுகின்றன. மற்ற ஜில்லாக்களில் சாதாரணமாகத்தான் இருக்கின்றன. பஸ் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு பஸ் விடுவது பற்றி ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சில் திட்டமிட வேண்டும்.

1965-ம் ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்க்கும்போது இந்த மாநிலத்திலே இருக்கக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்தைப் பற்றி ஆலோசனை கூறுவதற்கு ஒரு கமிட்டியை காங்கிரஸ் ஆட்சியினர் ஏற்படுத்தினார்கள். ஆனால் அந்த அட்வைசரி கமிட்டி ஒரு ஆண்டில் ஒரே ஒரு தடவைதான் கூடியிருக்கிறது. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அட்வைஸ் பண்ணத் தகுந்த முறையில் கூடவில்லை. அந்தக் கமிட்டி அடிக்கடி கூடி மாநிலத்தில் பஸ் போக்குவரத்தைத் திறமையாக நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அறிக்கையில் குறிப்பிட்டுள்ளபடி சென்னையிலுள்ள அரசாங்க தொழிற்சாலையும், இதர மோட்டார் தொழிற்சாலைகளிலும் அதிக வருமானம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானம் வரவில்லை. மோட்டார் ஓர்க்ஷாப்பில் உள்ள இந்த நிலைமையை மாற்றி அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்களின் எல்லா ரிப்பேர்களையும் இந்த ஓர்க்ஷாப்பிலேயே செய்து ஓர்க்ஷாப்பை நல்ல முறையில் அபிவிருத்தி செய்வது மிகவும் அவசியம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் வரி விதிப்பில் டிரீஸ்ட் பஸ் விடுகின்றவர்களுக்குச் சலுகை கொடுக்கப்படுகிறது. இதைப் போன்ற மற்ற பயணிகள் பஸ்களுக்கும் இந்தச் சலுகை வழங்கப்பட வேண்டும். ஸ்கூல் பஸ்கள், ஆஸ்பத்திரி பஸ்கள், ஆகியவற்றிற்கு இந்தச் சலுகை கொடுக்கப்படால் அதே சலுகை யானது “கிளாஸ் ஆஃப் பர்சன்ஸ்” அதே விதமான பணியில் ஈடுபட்டிருக்கும் எல்லா பஸ்களுக்கும் கொடுக்கப்பட வேண்டும். கடந்த காலத்தில் அரசியல் காரணத்தால் அதிலே பாரபட்சம் காட்டப்பட்டது. அதை நீக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்... (மணி அடிக்கப்பட்டது).

[1967 ஜூலை 4]

* திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற மானியத் தொகையில் ஒரு பைசா கூடக் குறைக்காதபடி அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை வலியுறுத்தி இரண்டொரு வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் பழைய காங்கிரஸ் அரசாங்கத்திலே தொழிலமைச்சராக இருந்த கனம் வெங்கட்ராமன் அவர்கள் தமிழகம் பூராவும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ஓடுவதற்குரிய திட்டங்களை வகுத்து ஓரளவு அது செயல்பட வழி வகுத்துக் கொடுத்தார்கள். அதற்கு நாம் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டவர்கள். பழைய அரசாங்கம் வேறு அரசாங்கம் என்றாலும் கூட நல்லது செய்வதைப் பாராட்டக் கூடிய பண்பு எங்களுக்கு உண்டு. அந்த முறையில் பாராட்ட வேண்டியவற்றைப் பாராட்டுகிறோம். இருந்தாலும் பழைய அரசாங்கத்திலே நிர்வாக முறை சரியில்லாத காரணத்தாலே எதிர்பார்த்த அளவுக்கு மக்களுக்குச் சவுகரியமோ அந்தத் துறையில் அரசாங்கத்திற்கு லாபமோ இல்லை. அதை மாற்றியமைக்கத் தக்க அளவுக்கு புதிதாக வந்திருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கம் உடனடியாக நல்ல பல ஏற்பாடுகளை இந்தத் துறை அமைச்சர் கனம் கருணாநிதி அவர்கள் எடுத்ததற்காக அவர்களுக்கு இந்த நாடு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அரசாங்கம் வந்து உட்கார்ந்த உடனே, எப்ரல் மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து தொலைதூர பஸ்களில் இருந்த கட்டணத்தை உடனடியாகக் குறைத்து மக்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் சவுகரியம் செய்து கொடுத்தார்கள். பழைய அரசாங்க நிர்வாகத்திலே 120 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ஈட்டில் சர்க்கார் பஸ்களை ஓட்டினாலும்கூட, தனியார் பஸ்களுக்கு வசதி செய்து கொடுத்து அவர்கள் வளரவும் வளம் பெறவும் தக்க ஏற்பாடுகளுக்குப் பழைய அரசாங்கம் துணையாக இருந்து வந்தது. உதாரணம் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் சர்க்கார் பஸ்ஸைவிடத் தனியார் பஸ்களில் கட்டணம் குறைவாக இருந்தது, சர்க்கார் பஸ் நேரத்திற்கு முன்பாக தனியார் பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. இவ்வ போன்றவை எல்லாம் நிர்வாகக் குறைவு என்று சொல்ல வேண்டும். இந்த மாதிரித் தன்மையால் எதிர்பார்த்த பலன் இல்லை, மக்கள் சவுகரியம் அடையும் நிலைமை இல்லை. புதிய அமைச்சரவை வந்தவுடனே, கட்டணத்தைக் குறைத்தவுடனே அரசாங்க பஸ்களில் நிறைய மக்கள் ஏறக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருமானம் வரக்கூடிய நிலைமையும் ஏற்பட்டது.

அடுத்தபடியாக, அந்த பஸ் போக்குவரத்தினுடைய பெயரை தமிழக பஸ் போக்குவரத்து என்று மாற்றி அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு போட்டு அது அமலுக்கு வந்தபோது அதைப் பாராட்டுவதற்கு மனம் இல்லாதபடி பழைய அரசின் மந்திரிகள் நிலையிலே இருந்தவர்கள் கூடி அதைக் கேலி பேசக்கூடிய அளவுக்கு “போக்குவரத்து” என்று போட்டிருப்பதால் கொடுக்கப்பட்டகூடிய டிக்கட்டுகள் “போகவும் வரவும்” என்ற முறையிலே கேலி பேசினார்கள். அந்தக் கேலியை நாடு ஸ்திரீயம் செய்யவில்லை. செய்யப்போவதில்லை. எனவே அதைப்பற்றி கவலையில்லை. இன்று பஸ் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு எடுத்துக் கொண்டுள்ள ஒவ்வொரு நடவடிக்கையையும் மக்கள் மனதார பாராட்டுகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் பேசுகிறபோது பழைய வருமானத்தையும் புதிய வருமானத்தையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதேமாதிரி 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்டவைகளை இந்த அரசு எந்தவிதமான செலவும் இல்லாதபடி தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை இன்றைய தினம் கடைப்பிடித்திருக்கிறது. இதைக்கூட ஆளும்கட்சியினர் வரவேற்காதபோது தனியார் பஸ் முதலாளிகளை தூண்டிவிட்டு வழக்கு போடுங்கள் என்று சொல்லித் தன்மையில் வெளியில் பேசுவருவது மிக மிக வருந்தத்தக்க விஷயமாகும். 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ்களை சர்க்கார் தேசியமயமாக்கி ஓட்டுகிறபோது பழைய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படாதபடி இருக்க இந்த அரசு ஒரு வழிவகை செய்தால் அவர்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும்.

1967 ஜூலை 4]

[திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

இன்று நம் நாட்டில் பல கிராமங்களில் பஸ் போக்குவரத்து இல்லை. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையால் பாதிக்கப்படுகிற பஸ் முதலாளிகளுக்கு அந்தமாதிரிக் கிராமங்களில் தங்கள் பஸ்களை விட்டு வர அவர்களுக்கு ரூட் அனுமதி கொடுக்க முதல் சலுகை செய்யவேண்டுமென்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைய தினம் எல்லாயிடங்களுக்கும் தொலைதூர பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இன்று சென்னை-திருச்சியை எடுத்துக் கொண்டால் சென்னை-திருச்சி செல்லும் பஸ்கள் நிறைய இருக்கின்றன. மைசூர் மாநிலத்தில் ரோட் ட்ரெயின்ஸ் என்று ஒரு பஸ்ஸோடு இன்னொரு காரியை இணைத்தது மாதிரி சில பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதேமாதிரி அதிக நெருக்கடி உள்ள பகுதிகளில் இப்படிப்பட்ட ரோட் ட்ரெயின்ஸ் என்ற வரிசை இதை இந்த சர்க்கார் அமுல்படுத்த முடியுமா, அதன் மூலம் சிக்கனப்படுத்த முடியுமா என்பதை ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு மத்திய அரசாங்கம் சமீபத்தில் விதித்த வரிவிதிப்பின் மூலம் டிஸலின் விலை கூடியிருந்தாலும் குறைந்த கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு உத்தேசம் இல்லை என்று சொன்னதை உள்ளபடியே மக்கள் வரவேற்கிறார்கள். ஆகவே இந்தத்துறையைப் பொறுத்தவரையில் அமைச்சர் அவர்கள் கட்டணத்தைக் குறைக்காமல் இருப்போம் என்று உறுதி அளித்திருப்பது மகிழ்ச்சிக்குரியது.

இந்த லாங்கூட் பஸ்களில் சில ரூட்களில் ஏர்கண்டிஷன்ட் பஸ்கள்விட அரசு முன்வரவேண்டும். ரெயிலில் ஏர்கண்டிஷன்ட் கோச்சில் போகவேண்டுமென்றால் தேர்ட் க்ளாஸில் போவதற்குள்ள கட்டணத்திற்கு மேல் எழு, எட்டு பங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. திருச்சிக்கு செல்வதற்கு பத்து ரூபாய் என்றால் அதை 15 ரூபாய் என்று கட்டணத்தை வைத்து ஏர்கண்டிஷன்ட் பஸ்களை விட்டால் வெய்யிலின் வேதனையில் இருந்து பொதுமக்கள் வசதிபெற முடியும். ஆகவே அதைச் செய்யுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

லிட்டி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் கொஞ்சம் வருமானக் குறைவு என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்த விஷயம். இதற்குக் காரணம் ஆங்காங்கு சில நிர்வாகக்குறைபாடுகள் இருப்பதுதான். தனியார் நடத்துகிற நகர பஸ்களில் நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறபோது நாம் நடத்தும் பஸ்களில் அதிக வருமானம் கிடைப்பதற்குப் பதில் வருமானம் குறைவாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அதற்குக் காரணம் நிர்வாக குறைபாடாகத் தான் இருக்கவேண்டும். அதில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவைகள் என்ன வென்றால், கொடுத்த டிக்கட்களையே சில கண்டக்டர்கள் திருப்பிக் கொடுத்து சர்க்கார் வருமானத்தைக் குறைக்கிறார்கள். இவை கண்டுபிடிக்கப்பட்டு தண்டிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதைக் கண்டு பிடிக்க ஒன்று சர்க்கார் தரப்பில் ஒரு “ஸ்க்வாட்” அமைக்கவேண்டும். அல்லது எம்.எல்.ஏ.-க்கள் அல்லது பொது நல ஊழியர்கள் இவர்களைக் கொண்ட ஒரு விஜிலன்ஸ் கமிட்டி அமைத்துப் போடவேண்டும். அப்படிப் போட்டால் இந்தமாதிரி நடக்கிற கள்ளத்தனங்களை தடுக்கமுடியும்.

அதே மாதிரி வெளியூர்களுக்குச் செல்கிற பஸ்களில் ஓவரலோட் ஏற்றுகிறார்கள். தேர்தல் சமயத்தில் நான் வந்தவாசிக்குச் சென்றிருந்தேன். 60 பேர்களை ஏற்றவேண்டிய இடத்தில் 85 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு சென்றார்கள். அதற்கென்று தனி இலாகா இருந்தாலும் சரியான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே தொகுதி வாரியாக இதைக் கண்காணிக்க வேண்டுமென்று அந்தந்த எம்.எல்.ஏ.-க்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டி இவற்றையெல்லாம் கண்காணிப்பதற்கு என்று ஏற்படுத்தலாம். அப்படிப்பட்ட கமிட்டிகள் போடுவது நல்லது.

[திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

[1967 ஜூலை 4]

கடைசியாக, சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் மூன்று விதமான டாக்ஸிகள், பேபி டாக்ஸி, மீடியம் டாக்ஸி, பெரிய டாக்ஸி என்று மூன்று விதமான டாக்ஸிகள் உள்ளன. பேபி டாக்ஸிகளில் மூன்று பேர்களை ஏற்றலாம், முன்பு அதன் ஆரம்பக் கட்டணம் 50 பைசா, பின்னர் கிலோவிற்கு 30 பைசா என்று வசூலித்தார்கள். பிறகு ஆரம்பக் கட்டணம் 70 பைசா என்றும் கிலோவிற்கு 40 பைசா என்றும் உயர்த்தப் பட்டது. இப்படி உயர்த்தப்பட்டதால் பலர் பாதிக்கப்பட்டார்கள். அதனால் பலர் டாக்ஸியில் ஏறமுடியாத சிரம நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் பேபி டாக்ஸியில் நான்கு பேர்கள் போகலாம். மீடியம் டாக்ஸியில் ஐந்து பேர்கள் போகலாம் என்று உத்தரவு போட்டார்கள். ஆனால் ஸ்டான்டேர்ட் ஹொரால்ட் வண்டி சொந்தக்காரர்கள் எங்கள் மான்யுபேக்சர் சட்டப்படி மூன்று பேர்களுக்கு மேல் ஏற்றிக் கொள்ளக் கூடாது. அப்படிச் செய்தால் கோர்ட்டுக்குப் போவோம் என்று கிளாஸி ஆட்சேபணைகளைக் கிளப்பினார்கள். இதனாலோ என்னவோ தெரியவில்லை. 1-ம் தேதி அமலுக்கு வரவேண்டிய உத்தரவு இதுவரையில் அமலுக்கு வரவில்லை. இதில் ஒன்று செய்யவேண்டும் அரசாங்கம். ஒன்று, 50 பைசா ஆரம்பக்கட்டணமாக இருந்ததை 70 பைசாவாக உயர்த்துகிற கார்டுகளில் நான்கு பேர்களும், இல்லை அப்படி உயர்த்தாமல் மூன்று பேர்கள் தான் இருக்க வேண்டுமென்று யார் யார் சொல்கிறார்களோ அந்த டாக்ஸிகளில் ஆரம்பக் கட்டணம் 50 பைசா என்றும் பின்னர் கிலோவிற்கு 30 பைசா என்ற முறையில் அவர்களுக்கு கட்டணத்தை குறைத்து, நான்கு பேர்களை ஏற்றுகிறோம் என்பவர்களுக்கு கட்டணத்தைக் கூட்டியும் அந்த அளவிற்கு இந்த சர்க்கார் ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்தால் எந்தவித சட்டச் சிக்கலும் வராது என்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு துணை பேரவைத் தலைவர் : கட்சிக் கொறடாக்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்கிறேன். நிறைய உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். ஆனால், அதிக நேரம் பேசவேண்டுமென்றும் விரும்புகிறார்கள். ஆகவே ஒன்றில் கொடுக்கிற பட்டியலில் பெயர்களைக் குறைக்கவேண்டும் அல்லது உறுப்பினர்கள் கண்டிப்பாக இங்கு கொடுக்கப் படுகிற நேரத்தில் முடிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை உறுப்பினர்களுக்குக் கூறவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பட்டியல் படி உறுப்பினர்களுக்கு ஐந்து நிமிடங்கள் வரும். ஆகவே ஐந்து நிமிடங்களுள் தங்கள் உரையை முடித்துக்கொள்ளுமாறு உறுப்பினர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு கே. வினாயகம் : எங்கள் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் உங்கள் உத்தரவை மீற மாட்டோம்.

திரு ஏ. அ. சுப்பராவா : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். பொதுவாக இன்று நம் அரசாங்கம் பஸ் ரேட்களை எல்லாம் குறைத்து நல்லமுறையில் நல்ல லாபத்தோடு இந்தத் துறை செயல்பட முடியும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ் துறையை நாஷனலைஸ் செய்வது என்ற பிரச்சனை ஒருபுறமிருக்க தனியார் துறையில் ஓடக் கூடிய பஸ்களுக்கும் நல்ல விதத்தில் ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்கவேண்டுமென்றும் உறுப்பினர்கள் விரிவாக எடுத்துச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் யோசிக்கும் போது பொதுவாக ஒருசில மாறுதல்களை ஏற்படுத்தி இரண்டு துறைகளுக்கும் நடுவில் நல்லவிதமான போட்டிகளை ஏற்படுத்தும் முறையில் ஈடுகளை அமைத்துக் கொடுத்து போட்டியை உண்டாக்குவதனால் அப்போட்டி காரணமாக எப்படி நாம் நல்லவற்றைச் செய்து நம் பஸ்களில் மக்களை ஏறச் செய்யலாம் என்று நினைத்து செயல்படும் முறையில் ஒரு போட்டியை ஏற்படுத்தினால் மக்கள் நன்மை அடைய வழி ஏற்படும்.

1967 ஜூலை 4]

[திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா]

இன்று தனியார் துறையில் பெரிய முதலாளிகளிடம் நிறைய ரூட்கள் குவிந்து கிடக்கின்றன. அதற்காக அவ்வளவு ரூட்களையும் நாஷனலைஸ் செய்ய வேண்டுமென்ற கொள்கையை எடுக்கவேண்டுமென்று கூறவில்லை. பத்து ரூட்களுக்கு மேல் ஒரு தனியாரிடம் இருக்கக்கூடாது என்ற வரைமுறையை வைத்துக்கொண்டு பத்து ரூட்களுக்கு மேல் உள்ளவர்கள் ரென்யூவலுக்கு வரும்போது ரென்யூ செய்து கொடுக்காமல் நோட்டீபிக் கேஷன் கொடுத்து அவற்றை ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ்களுக்கு கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுக்கும்போது கூட்டுறவு முறையில், ஹரி ஜனங்கள் கூட்டுறவு முறையில் நடத்தக்கூடிய சங்கங்களுக்கு அந்த ரூட்களை அளித்து அவர்களுக்கு நல்ல ஆக்கம் அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மொனாப்பலி என்று வந்துவிட்டால் என்ன நடக்கிறது என்றால் அக்கறை குறைந்துவிடுகிறது, இங்குவந்துதானே ஏறிக் கொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டு விடுகிறது. அரசாங்கமும் எல்லா ரூட்களையும் எடுத்துக்கொண்டால் அதுவும் ஒரு மொனாப்பலியாகி விடுகிறது. தனியார்களிடம் அதிகம் கொடுத்துவிட்டால், ராஜபாளையம் பக்கத்தில் பார்த்தால் சில சமயங்களில் டிக்கட்ஸ் இல்லை என்கிறார்கள், அரசியல் விருப்பு வெறுப்பு கொண்டு அவர்களை ஏற்றக் கூடாது என்ற முறையில் கீழ்த்தரமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஒருவருக்கு மொனாப்பலி என்று வந்துவிட்டால் தன்னிச்சையாக எதுவேண்டுமானாலும் செய்யலாம், நம்மிடமிருந்து வரவேண்டும் என்று நினைக்கக் கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அதைக் கட்டுப்படுத்த எல்லா ரூட்களிலும், இருக்கக்கூடிய தனியார் ரூட்களிலும் அரசாங்க பஸ்களை அதிகமாக விட்டு நல்லதொரு விதத்தில் போட்டியை ஏற்படுத்தி மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை செய்து தரவேண்டும். போக்குவரத்திலுள்ள மொனாப்பலி முறையை ஓரளவு குறைக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மு.ப. 11-30

இந்த பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால், அதிலே இருக்கக் கூடிய பஸ் டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் வேலையில்லாமல் போகாமல், அரசாங்கமே நாஷனலைஸ் செய்த போக்கு வரத்துத் துறையில் அவர்களுக்கு இடம் கொடுக்க வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

பொதுவாகவே கிராமங்களில் நல்ல விதத்தில் ரோடுகளை அமைத்த போதிலும், அங்கெல்லாம் பஸ் ரூட்களை விட வாய்ப்புக்கள் இருந்தாலும், அதிலே அதிக கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. அதையெல்லாம் போக்க ஓரே ஒரு வழி, எம்.எல்.ஏ.-க்கள், எம்.எல்.சி.-க்கள், நான்-அஃபிஷி யல்ஸ் கொண்ட ஒரு கமிட்டி வைத்துக்கொண்டால் நல்லது. ஸ்பாச்சுட்டரி யாக அப்படி ஒரு கமிட்டி போட முடியாது என்றாலும், அட்வைஸரி கமிட்டியாகப் போட்டு, அவர்கள் கொடுக்கக் கூடிய பல திட்டங்களைப் பரிசீலித்து, நல்லவைகளாக இருந்தால் அவைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், உகந்ததாக இல்லை என்றால் விட்டுவிடவேண்டும் என்ற நிலையில் ஏற்பாடு செய்தால், அமைச்சர்களுக்கு எத்தனையோ வேலைகள் இருந்தாலும் கூட, அதிகாரிகளுக்கு எத்தனையோ வேலைகள் இருந்தாலும் கூட, நான் அஃபிஷியல்ஸுக்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு—இதிலே அக்கறை இருக்கிறது. நல்ல புது முறைகளை, நல்ல முறையில் விரிவு படுத்துவதை எடுத்துச் சொன்னால், மிக எளிதாக, தங்களுடைய வேலையும் கெடாமல், நல்ல அம்சங்களை எடுத்துக்கொண்டு பணியாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையின் முக்கியத்து வத்தை வெளிப்படுத்தும் வகையில், அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் தான் வரும் என்ற கொள்கையை மாற்றும் வகையில் நட வடிக்கைகளை எடுத்திருப்பதை வரவேற்று என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு வி. எஸ். எஸ். மணி : கனம் சட்ட மன்றத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள பஸ் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் பேரில் ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி]

[1967 ஜூலை 4]

கழக ஆட்சியின்—அண்ணாவின் ஆட்சியின்—சிறந்த அம்சம், தனியார் துறையைப் படிப்படியாகக் குறைத்து, பொதுத் துறையை வளர்ப்பதாகும். இதற்குச் சிறந்த சான்று பஸ் போக்குவரத்தை தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை. இது சோஷலிஸ்ட் கொள்கையும் ஆகும். இந்த பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் யாருக்கும் எந்த விதத் தீங்கும் இல்லாது, அதுப் படிப்படியாக அமலாக்கப்படுகிறது. சொல்லப்போனால், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு முன்னெச்சரிக்கை விடுத்து அமைச்சர்கள் ஆங்காங்கு அவர்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லியது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒரு முன்னெச்சரிக்கை போல் ஆகும். லேஃப் இன்ஷ்யூரன்ஸ் தொழிலை நடத்தி வந்த இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளை இரவோடு இரவாக தேசியமயமாக்கியது போல் இல்லாது நியாயமான முறையில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு முன் எச்சரிக்கை கொடுத்து நாளாவட்டத்தில் தேசியமயமாக்கப்படும் இந்தக் கொள்கையை நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அது மட்டுமல்ல. கழகத்தின் கொள்கையே பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பது. அதில் உறுதியாகத்தான் இருக்கும். அண்டை மாநிலமான ஆந்திர மாநிலத்தின் முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள் “பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கியது பெரும் தோல்வி” என்று. அவர்கள் அப்படிச் சொன்ன போதிலும் கூட நமது மாநிலத்து அமைச்சர்கள் அதைக் கொஞ்சமும் பொருட்படுத்தாது, உறுதியோடு, மனோ திடத்தோடு, இந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றித்தான் தீருவோம் என்று இருப்பதையும் நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

நமது பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அரசாங்க துறியைப் பஸ்களின் கட்டணத்தைக் குறைத்துது அவர்களுடைய பொருளாதார நிபுணத்துவத்தைக் காண்பிக்கிறது. கட்டணத்தைக் குறைத்தால் லாபம் குறைந்துவிடுமோ என்று அஞ்சுவது உண்டு. ஆனால் கட்டணத்தைக் குறைத்து, பிரயாணிகளை அதிகப்படுத்தி, அதிக வருளைக் காண்பித்து அதிக லாபத்தைக் காண்பித்திருக்கிறார்கள். பொருளாதார அடிப்படையில் இந்தக் காரியம் செய்யப்பட்டது. இதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அடுத்தபடியாக, இந்த அரசாங்க பஸ்களில் ரிஸர்வேஷன் என்ற முறை இருக்கிறது. அதாவது பஸ் வருவதற்கு முன்னாலேயே அந்த இடத்திற்கு ரிஸர்வ் செய்வது. இருபத்தைந்து காசுகள் கொடுத்து டோக்கன் வாங்க வேண்டும். ஆனால், ஒரு ஸ்டேஷனில் 10 பேர்கள், 20 பேர்கள் இருபத்தைந்து காசுகள் கொடுத்து டோக்கன் வாங்கிய பிறகு, அந்த பஸ் வந்தால் இரண்டு பேர்களுக்குத் தான் இடம் இருக்கிறது. பாக்கிப் பேர்களுக்கு இடம் இருப்பதில்லை. அதே நேரத்தில் ரிஸர்வேஷனுக்கு வாங்கிய கட்டணத் தொகையைத் திருப்பித் தருவதில்லை. இது நியாயத்திற்குப் புறம்பானது. இடம் இல்லை என்றால், ரிஸர்வேஷன் தொகையைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும். அல்லது, கட்டணத் தொகையையாவது குறைக்கவேண்டும். இருபத்தைந்து காசுகள் என்று இருப்பதை பத்துக் காசுகள் என்று ஆக்கினால் அது மிகவும் நியாயமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மதுரை மாவட்டத்தில் ஒரு பெரிய தவறுதல் நடந்துகொண்டிருக்கிறது தனியார் துறையில். பஸ் டிரைவர்களுக்கு இரண்டு வேலைகளைக் கொடுக்கிறார்கள். ஒன்று சக்காணைப் பிடித்து கொண்டிருப்பது, இன்னொன்று இன்வாய்ஸ் எழுதுவது. கண்டக்டர் பின்னாலிலிருந்து சப்தம் போடுவான் இத்தனை பாஸஞ்சர்கள், இத்தனை கட்டணம் என்று. பஸ் டிரைவர் சக்காணைப் பிடித்துக்கொண்டே இன்வாய்ஸ் எழுதவேண்டும். குறிப்பாக, மதுரை மாவட்டத்தில் இந்தப் பழக்கம் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் மாற்றவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1967 ஜூலை 4]

*திரு. ம. பொ. சிவஞானம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற மானியங்களை ஆதரிக்கிற முறையில் சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

• பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகத் திறமையாகவும், தீவிரமாகவும் அந்தத் துறையை இயக்கி வருவது குறித்து அவர்களுக்கு பாராட்டுக்களை வழங்குகிறேன். குறிப்பாக, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அந்தத் துறையில் அதிக அளவில் தமிழைக் கொண்டுவந்து, வள்ளுவரின் குறளையும், வள்ளுவரின் குணத்தையும், வள்ளுவரின் உருவத்தையும் வழங்கி, இலக்கிய வளர்ச்சிக்கு பாடுபட முடியும் என்று எடுத்துக்காட்டும் வகையில் பொதுப்பணித் துறையை இயக்கி வருவதைப் பார்க்கிறோம்.

போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தில் இது இப்போது ஒன்றும் புதிதாக நடைபெறவில்லை, ஆகவே, புதிதாக ஆட்சேபணை ஒன்றும் வராது. ஏற்கனவே தொடங்கியதுதான் தொடர்ந்து நடக்கிறது. இந்த நாட்டிலே ஆங்கிலேயர் காலத்தில் கூட, போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பதை அடிப்படையாகக் கொண்டு, தனியார் ரயில்வே கம்பெனி தேசியமயமாக்கப்பட்டது. ஒரு ஏகாதிபத்திய ஆட்சி—முற்றிலும் அன்னிய ஆட்சி—மக்கள் நலம் கருதாத ஆட்சி—இந்தியா முழுவதிலும் உள்ள ரயில்வேயைத் தேசியமயமாக்கி பின்னாலே போக்குவரத்துத் துறைகள் அனைத்தையும் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்பதற்குத் தோற்றுவாய் செய்தது. அதற்குப் பின்னால் வந்த சுதந்திர பாரத ஆட்சி கூட விமானப் போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கியிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். எஞ்சியிருக்கக் கூடிய ஒரே ஒரு போக்குவரத்துப் பஸ் போக்குவரத்துத் தான். அதையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பதிலே, தமிழ்நாட்டில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு முழுமைப்படுத்தும் பொறுப்பை ஏற்றதைப் பாராட்டுகிறேன். வரவேற்கிறேன்.

இதிலே நஷ்ட ஈடு தரவேண்டும் என்ற பேச்சுக்கே இடமில்லை. வாண்டல்வில்லி என்பவர் காந்தியடிகளைப் பேட்டி கண்டு ஒரு புத்தகம் எழுதியிருக்கிறார். அதிலே ஒரு குறிப்பு காணப்படுகிறது. “உழவர்களுக்கு நிலத்தைப் பங்கிட்டுக் கொடுக்க முடியும்” என்றார் காந்தியடிகள். “அப்படிக் கொடுப்பது என்றால் நில உடைமையாளர்களுக்கு “நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டாமா?” என்று வாண்டல்வில்லி கேட்டபோது, நஷ்ட ஈடு என்பதை நினைத்துப் பார்க்கவே நான் தயாராக இல்லை. மக்களுக்கு நிலத்தை எடுத்து வழங்கும்போது நஷ்ட ஈடு என்ற பேச்சுக்கு இடம் இல்லை” என்று காந்தியடிகள் சொல்லியிருக்கிறார். பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதில் நஷ்ட ஈடு வழங்குவதற்கே வாய்ப்பு இல்லை. இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை புதுப்பிக்கும் லைசென்ஸ் முறை இருப்பதால் இதில் நஷ்ட ஈடு என்ற பிரச்சினைக்கு இடமில்லை என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவது, முக்கியமாக நான் குறிப்பிட எழுந்தது, திருத்தணித் தாலுக்கா தமிழ் நாட்டோடு சேர்க்கப்பட்ட பிறகு பல அபிவிருத்திகள் அங்கு நடைபெற்றிருந்தாலும், பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த மட்டில், பல்வேறு கிராமங்களுக்கு, பல கைல்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படவில்லை. காரணம், பாதைகள் போடுவதில் ஏற்படுகிற தாமதம் தான். அதனால்தான் இன்னும் துவக்கப் படாமல் இருக்கிறது.

• ஆகவே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் திருத்தணி தாலுகாவில் பல கிராமங்களையும் இணைக்கின்ற முறையில் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தினால், பல தலைமுறையாக அங்கிருக்கிற பொதுமக்கள் படுகின்ற கஷ்டம் அகலும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

[திரு. ம. பொ. சிவஞானம்]

[1967 ஜூலை 4]

இரண்டாவதாக, சென்னை நகரத்தில் பஸ் போக்குவரத்து வசதிகளை இன்னும் அதிகப் படுத்தவேண்டும். குறிப்பாக, அலுவலகம் செல்லும் நேரத்தில் மக்கள் கஷ்டப்படுகிற அளவுக்கு தொடர்ந்து நிலைமை இருக்கத் தான் செய்கிறது. சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தில் நஷ்டம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ் போக்குவரத்தில், ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும், ஒவ்வொரு நகரத்திலும் லாபமே கிடைக்க வேண்டும் என்று நாம் எதிர்பார்க்கமுடியாது. ராஜ்யத்தின் தலைநகரத்தில் நஷ்டம் இருந்தால் கூட, வசதிகளைக் கூடுதலாக்கித் தருவதன் மூலம் நிர்வாகத்திற்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். ராஜ்யத்திற்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். அது மிகவும் அவசியம் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, சென்னை நகரத்தில் போக்குவரத்தில் சிறிது நஷ்டம் இருந்தாலும், அதைச் சகித்துக்கொண்டு, போக்குவரத்தை குறிப்பாக, அலுவலகம் செல்லும் நேரத்தில் அதிகமாகச் செய்து தர வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன்.

மற்றொன்றையும் பார்க்கிறோம். இப்பொழுது பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை எடுத்துக்கொண்டால், சுதந்திராக கட்சி உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூட அதிகமாகக் குறை கூறாமல் மெனமமாக ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதைப் பார்த்தால், நம்முடைய பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும், அதிருஷ்டசாலி, அவர் செயலுக்கு நல்ல முறையில் வரவேற்பு கிடைத்திருக்கிறது என்று தான் நினைக்கிறேன். சுதந்திரா கட்சி வரவேற்பது என்றால், மாமியார் மெச்சின மருமகள் போலத்தான். பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படும் என்று கூறப்படுகிறது. பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்குவதை எதிர்ப்பவர்கள் சில நியாயமான காரணங்களையும் சொல்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. அதாவது, நிர்வாகத் துறையில் காரியங்கள் செல்வனே நடைபெறுவதால், நஷ்டம் ஏற்படும் என்பது அவர்கள் வாதம். அந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்த்து, நிர்வாகத்தை ஒழுங்காக இயங்கச் செய்து, நல்ல பெயர் எடுத்துக்காட்டுவதன் மூலம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் இந்த ராஜ்யத்திற்கும் நல்ல பெயர் தேடித்தரலாம். அரசாங்க நிர்வாகத் துறைக்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். அதைவிட்டு, நிர்வாகம் திறமையற்றது என்று கூறி, அந்த நோயை மூடி மறைக்க-தேசியமயக்கொள்கையை எதிர்ப்பதில் பயன் இல்லை. நிர்வாகத் துறை, படித்தவர்கள் நிறைந்த ஒன்று. சமுதாயத்தின் உயர்தரக் கல்வி பயின்றவர்களை வைத்துக்கொண்டு நிர்வாகத் துறையை நடத்துகிறது அரசு. அந்த நிர்வாகத் துறை திறமையற்றது—தகுதியற்றது என்று சொன்னால், அது சமுதாயம் முழுவதற்குமே ஏற்படுகின்ற ஒரு குறைபாடாக அமையும். திறமையான பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிர்வாகத் துறையிலுள்ள அப்படிப்பட்ட குறைகளை நீக்கவேண்டும். இந்த தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து புரணமாக வெற்றி பெறவேண்டும் என்று பிரார்த்தித்து, அமைச்சர் அவர்களுடைய கண்காணிப்பும், கண்டிப்பும், திறமையும் இந்தத் துறைக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும் பயன்படவேண்டும் என்று பிரார்த்தித்து, என்னுடைய பாராட்டுதலை பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அந்தத் துறையினருக்கும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து துறை மான்யத்தை ஆதரிக்கின்ற பொழுது, இதற்கு இன்னும் ஏராளமான பணத்தை நம்மால் ஒதுக்க முடியவில்லையே என்ற மன வருத்தம்தான் ஏற்படுகிறது. அதற்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற மான்யத்தை விவாதித்து தான் ஒதுக்கவேண்டும் என்ற சட்ட வரம்பிலே நாம் இருந்தாலும், இந்தத் துறைக்காக எந்த அளவு பணம் வேண்டுமானாலும் தருவதற்கு மக்கள் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து இலாகா இன்று மக்களிடையே ஒரு புது எழுச்சியை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இன்று சர்க்கார் துறையிலே செல்கின்ற பஸ்களை ஏராளமாகப் பார்க்கும்பொழுது, அதிலே ஏராளமான பயணிகள் ஏறிச் செல்வதைப் பார்க்கும்பொழுது,

1967 ஜூலை 4]

[திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன்]

அவர்கள் செலுத்துகின்ற பணம் சர்க்கார் கருவூலங்களுக்கு வருகிறது, மாறாக மற்றவர்களுடைய இரும்புப் பெட்டிக்குப் போகவில்லை என்று என்னும் பொழுது மக்கள் பெருமைப்படுகிறார்கள். அவர்கள் தங்களால் இயன்ற ஒத்துழைப்பைத் தர காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி சர்க்கார் பஸ்கள் ஏராளமாக ஓடுகின்றதைப் பார்க்கும்பொழுதெல்லாம் சமதர்மத் திற்கு இந்த நாடு தயாராகிவிட்டது என்பதை நினைவுபடுத்துவதாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதை நாம் அறிவோம். அது மாதிரமல்ல. சர்க்கார் பஸ் துறையில் அதிகக் கட்டணம் கூடாது. அந்தக் கட்டணத்தைக் குறைத்துத் தரவேண்டும் என்று தான் சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது. ஆனால், அதே நேரத்தில் மத்திய சர்க்கார், மாநில சர்க்கார் பஸ்களுக்குத் தேவைப்படுகிற டீஸல் எண்ணெய்க்கு வரியை உயர்த்தி விட்டார்கள். சமதர்மத்தில் நம்பிக்கை கொண்டவர்கள், ஆவடி சோஷலிஸம், ஜனநாயக சமதர்மம் என்று பேசிக்கொண்டிருப்பவர்கள், தாங்கள் முற்போக்கு சக்தி என்று பறை சாற்றிக் கொண்டிருப்பவர்கள் தான் மத்திய சர்க்காரை நடத்துகிறார்கள். அந்த மத்திய சர்க்காருக்கு சமதர்ம திட்டத்தில் உண்மையிலேயே நம்பிக்கை இருக்குமானால், சர்க்காரால் நடத்தப்படுகிற பஸ் போக்குவரத்து, மக்கள் நலனுக்காக என்ற கருத்தை உணர்ந்து சர்க்கார் பஸ்களுக்குத் தேவைப்படுகிற டீஸல் எண்ணெய்க்கு மத்திய சர்க்கார் இப்பொழுது விதித்துள்ள வரியிலிருந்து விலக்கு அளித்திருக்க வேண்டும். ஆனால், இதைச் செய்ய தவறியதிலிருந்து அவர்கள் பேசுகின்ற சோஷலிஸம் உண்மையான சோஷலிஸம் அல்ல என்பதை இன்றைய தினம் மக்கள் அறிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். எதெதெற்கோ வரி விலக்கு அளித்திருக்கிறார்கள் மத்திய சர்க்கார். ஒரு வரி விதிப்புக் கொள்கை வந்தால், எந்தெந்த காரணத்திற்காகவோ வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்கிறார்கள். யார் யாருக்கோ வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்கிறார்கள். ஆனால், மாநில சர்க்காரின் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை ஆதரித்து, சமதர்மத்தை நிலைநிறுத்த வேண்டும் என்ற கருத்தைக் கொண்ட இந்தத் துறைக்கு, மத்திய சர்க்கார் வரிலிலக்கு நாம் கேட்காமலேயே அளித்திருக்கவேண்டும். இந்தக் கட்டத்தில் அவர்கள் சமதர்மம் பேசுவது வெறும் வாய்ப்பேச்சே தவிர, இன்றையதினம் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த நண்பர்கள் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுவதைப் பார்க்கிற பொழுது, அவர்கள் சமதர்மம் வெறும் காசிதப் பூ சமதர்மம் தான் என்று நாட்டு மக்கள் புரிந்து கொண்டுவிட்டார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்றால் நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதற்கு எங்கே பணத்திற்குப் போவார்கள். பொறுப்பற்ற முறையில் பேசி வருகிறார்களே இவர்களா ஆளத்தகுதி படைத்தவர்கள் என்றெல்லாம் தேர்தலுக்கு முன்னால் பேசினார்கள். இன்றைய தினம் இந்த சர்க்கார் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு நஷ்ட ஈடு தராமலே ஏராளமான பஸ்கள் வீதிகள் வழியாக தமிழ்ப் பெயர்ப் பலகைகளைத் தாங்கி ஓடுவதைப் பார்த்து, காங்கிரஸ் கட்சியினர் மக்களுக்கு என்ன பதில் சொல்லப்போகிறார்கள்? அதைப் போலவே நாட்டுமையாக்குகிற இந்தத் திட்டத்தை நஷ்ட ஈடு கொடுத்துத்தான் அமுலுக்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று நிலைமை இருந்ததை மாற்றி, நாம் நல்ல போட்டி மனப்பான்மையை ஏற்படுத்தி இந்தத் துறையைப் பெருக்கலாம் என்ற கருத்தில் ஒரு புரட்சிகரமான மாற்றத்தை நாட்டுமையாக்கும் திட்டத்தில் ஏற்படுத்தித் தந்த இந்த சர்க்காருக்கு தமிழக மக்களும் சமதர்மத்தில் நாட்டும் கொண்டவர்களும் நன்றி செலுத்துகிறார்கள். இந்தத் துறைக்கு இன்னும் ஏராளமான தொகையை ஒதுக்கவேண்டும், அடுத்த ஆண்டு பஸ் தொழிலாளர்கள் இன்னும் அதிக வருமானம் பெற பாடுபட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, தமிழக மக்கள் சார்பாக இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாகப் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1967 ஜூலை 4]

*DR. H. V. HANDE : Hon. Deputy Speaker, Sir, at the very outset, I request the Hon. Deputy Speaker to give me five more minutes because we have given only two names from our party to speak. We, on this side representing the Swatantra Party, are in a completely unique position. This is practically the only Party, that opposes nationalisation clearly and in very unambiguous terms. My hon. Friend, Thiru Vinayakam, has made out a strong case for the bus owners. We are not here, like Thiru Vinayakam, to make out a strong case for the bus owners. We do not care for the bus owners. What we are afraid of is, what would happen to the travelling public. What we are afraid of is, what would happen to the thousands of workers who are employed in the Bus companies that are now running the buses. What we are afraid of is, what would happen to the large number of workers who are employed in a number of financing companies which are financing bus owners. In fact I want to bring to the notice of the House that I have received a letter from one of the workers who is receiving a salary of Rs. 100 stating that nearly 15,000 workers have been employed in the financing companies which are financing these bus owners. Sir, when the bus service is nationalised, alternative jobs must be provided for them. Sir, I am here to argue for the downtrodden people. I am not here like my Hon. Friend, Thiru Vinayakam, to argue that I will take the case to the High Court or the Supreme Court. We will completely co-operate with the Government as far as the administrative arrangements are concerned. But we want to make it very clear that we completely oppose nationalisation because it will bring in its wake misery to thousands of travelling public. The standing monumental example is the pitiable condition of the travelling public in Madras. Ask any person travelling in the Madras about the running of the Government Transport. Not a single travelling person will come forward to say that he is happy over the running of the Transport service. Whether he is an N.G.O. or a factory worker or any other worker, he has got not a good word to say about it but he has got only a bad word to say. Of course, after the good Minister for Transport, Thiru Karunanidhi, has assumed that portfolio, he has been trying to improve it. In this connection, I would appeal to him to look into the conditions of the travelling public. The travelling public can call it a day if they can get back home without getting abuses either from the conductor or the driver or without falling under the moving bus while getting on or getting in. Such is the pathetic conditions of thousands of people in the Madras City.

The 'letters to the editor' column is replete with these complaints. This is what I want to repeat. What is the way to teach a lesson to the capitalists? What is the way to make them work? What is the way to make them lay the golden eggs that they have been laying? The only way is to introduce the element of competition. That is the whole basis on which the Swatantra Party has been built. The D.M.K. Ministry may say that by nationalisation of buses, they will be increasing the revenue. That is where we fundamentally differ. Our submission is that by nationalisation

1967 ஜூலை 4]

[Dr. H. V. Hande]

they will not be increasing the revenue because the workers will have no interest and they do not stand to gain or lose if the Government gains or loses. Conductors, drivers and even the Director have an official temperament and it cannot be changed. If the presumption that the Government will get a lot of revenue materialises I will be very happy. If the D.M.K. Ministry nationalises even against our advice, we will definitely co-operate with them and make the scheme work with the minimum loss by giving constructive suggestions. But before taking this step, let them think over the fact that they will be doing a great damage to the economy of the State, if it does not succeed. I wish to utter a note of warning and my conscience impels me to say it "My Brothers, please do not go into this nationalisation. This may in turn bring a chain reaction." Let us not forget the number of taxes they have to pay. My Friend Mr. V. Krishnamoorthy was constantly pointing out in the previous Assembly a number of mistakes happening on the administrative side of the Transport Department. All these things should be taken into consideration. I want to make it very clear that I am not, like my Friend Mr. Vinayakam, for the capitalists. We are not bothered about capitalists.

What will happen to the number of buses that the private operators are using? I do not care about what will happen to the bus operators. But what happens to the buses is a matter which concerns all of us, because they are a material property. If the D.M.K. Ministry nationalises the buses even against our suggestion, let them take over the buses and utilise them, or let them be allowed to be utilised by the operators on the smaller routes, so that they will not be rotting. A number of workshops are getting closed and a number of workers will be thrown out of employment.

With regard to spare parts of buses, my friend, philosopher and guide Dr. A. Srinivasan was asking questions in the Legislative Council to the effect that all the spare parts of the Government Transport buses were finding their way into the Moore Market. He made that statement openly and the then Minister found it very difficult to contradict it. All these things should be taken into consideration. If the Ministry is not prepared to take up the suggestion of the Swatantra Party, they must improve the administrative side and see that the losses are mitigated.

Finally I would say that this is a dangerous step which may involve the Government in a huge loss. If only they reconsider the matter and retrace their step, I will be very happy. We are here to co-operate with them. As a medical man I would say that this is not at all the right diagnosis and the right treatment. But if the other doctor persists in his treatment, I am always prepared to give him my help. Similarly I am prepared to give the maximum co-operation to the department. The M.L.A's.—some of us may be in the Committee—may be given free passes to make them travel free in the buses. We can occasionally travel and see whether

[Dr. H. V. Hande]

[1967 ஜூலை 4]

anything can be done to improve the working. At least it will provide an incentive for them to know what is happening and bring the wrongs, the acts of commission and omission in the Transport Department to the notice of the Ministry. I will make suggestions to the Minister privately and also publicly whenever an opportunity arises. In case he persists, we are here to see that they get the minimum amount of loss.

*திரு. நா. காதிராமன் : மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது மோட்டார் வாகன சட்டத்தை அமல் நடத்துவது பற்றிச் சில கருத்துக்களையும், அதன் பிறகு தேசியமயமாக்குவது பற்றியும், போக்குவரத்து பற்றியும் என்னுடைய கருத்துக்களைத் கூற விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது மோட்டார் வாகனங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இவற்றைக் தண்காணிக்க, நல்ல முறையில் சட்டத்தையும், விதிமுறைகளையும் அமல் நடத்த, அதிகமான அதிகாரிகள் தேவைப்படுகிறார்கள். ஜில்லாக்களில் இப்பொழுது அதிகப்படியான ஆபீஸ்கள் வேண்டியிருக்கின்றன. ஒவ்வொன்றுக்கும் 250 பேருந்துகள் என்று வைத்து, அந்த வகையில் அதிகமான ஆபீஸ்களை வைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி ஆபீஸ்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டால்தான், மோட்டார் வாகன சட்டம் நல்ல முறையில் அமல் நடத்தப்பட முடியும். குறைபாடுகள் இல்லாமல் அமல் படுத்த முடியும். மக்களுக்கு பயன்படும் அளவில் அமல் நடத்த முடியும். இப்பொழுதெல்லாம் அதிகப்படியான மோட்டார் வாகனங்கள் இருப்பதால், சட்டம் நல்ல முறையில் அமல் நடத்தப்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. அதற்காக அதிகப்படியான ஆபீஸ்கள் தேவைப்படுகின்றன. அதற்கு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, பர்மிட்டுகள் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தேசியமயமாக்கப் போவதன் காரணமாக, தனியார்களுக்கு பர்மிட்டுகள் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்காது என்றாலும், இப்பொழுது கொடுக்கப்படும் நிலைமை நீடித்திருப்பதால் சொல்ல விரும்புகிறேன். பர்மிட்டுகள் கொடுப்பதில் மிக்க கண்டிப்பாக இருக்கவேண்டும். மாகாண வரி கொடுக்காதவர்களுக்கு பர்மிட்டு கொடுக்கப்படக்கூடாது. அப்படி அவர்கள் லாயக் கற்றவர்கள் என்று இருக்கிறது. அதேபோல, பாஸஞ்சர்கள் வரி, அல்லது ஸர்-சார்ஜ் என்கிற வரியைக் கட்ட காலதாமதம் செய்பவர்களுக்கும், கட்டாமலே இருப்பவர்களுக்கும் தண்டனை அடைந்தவர்கள், குற்றச்சாட்டுக்குள்ளானவர்கள் ஆகியோர்களுக்கு, பர்மிட்டு கொடுப்பது இல்லை என்று விதிமுறையைச் செய்யவேண்டும். இன்றைக்கு காலதாமதத்திற்குப் பிறகே, மாகாண வரியையும், பிரயாணிகள் வரியையும் காலதாமதமாகக் கட்டினால், அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வருஷத்திற்காவது டெம்பரரி பர்மிட்டுகள் கொடுக்கவே கூடாது என்பதோடு, மற்ற பர்மிட்டுகளும், கொடுக்கக்கூடாது என்று விதியைச் செய்யவேண்டும். சம்பாதிக்க விரும்புகிறவர்கள், வியாபாரம் செய்யவேண்டும் என்று விரும்புகிறவர்கள், வரி கட்ட முன்வர வேண்டும். எந்தக் குறைபாடுகளுக்கும் இடம் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது. எந்தப் பிசுமும் இல்லாமல், கண்ணியமான முறையில் நடந்துக் கொள்ளவேண்டும். பிசு செய்கிறவர்களுக்கு பர்மிட்டு கொடுப்பது சரியாகாது.

டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும், கொடுக்கப்படும் லைசென்சுகளில் அவர்களுடைய கடமைகள் என்ன, அவர்கள் பிரயாணிகளிடம் எப்படி நடந்து கொள்ளவேண்டும், அப்படிச் செய்யத் தவறினால் தண்டனைகள் என்ன என்பதையெல்லாம் விவரமாக தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சடித்துக் கொடுக்கப்படவேண்டும். அவர்களுக்கு தாங்கள் என்னென்ன கடமைகள் சேவைகள் செய்யவேண்டும் என்றும், அப்படிச் செய்யத் தவறினால் ஏற்படக்கூடிய தண்டனைகள் என்ன என்பதையும் புரிந்து கொண்டு நல்ல முறையில் மக்களுக்குச் சேவை புரிய வாய்ப்பு ஏற்படும்.

1967 ஜூலை 4]

[திரு. நா. காசிராமன்]

மது அருந்தும் பழக்கம் உள்ளவர்களுக்கு, அல்லது அப்படிப்பட்ட குற்றச் சாட்டில் இருந்தவர்களுக்கு ஒரு வருஷ காலத்திற்கு கார் ஓட்டும் லைசென்ஸ் ரத்து செய்யப் படுவேண்டும். மது அருந்தும் காரணமாக, தவறிப் போய், அந்த நிலையிலிருந்து மீள்வதற்கு முன்பாகவே கார் ஓட்டக் கிளம்பி விட்டால், ரோடில் இருப்பவர்களுக்கும், காரில் இருப்பவர்களுக்கும் அபாயமும், ஆபத்தும் ஏற்படுவது நிச்சயம். ஆகவே, கண்டிப்பாக லைசென்ஸ் கொடுக்காமல் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதாவது அப்படிப் பட்டவர்கள், மது அருந்தும் பழக்கத்தை விட்டு, சமூகத்திற்கு நல்ல வழியில் வருவதற்கு உதவியாக இருக்கும்.

ஓவர்-ஸ்பீட், அதிகமான வேகத்தில் சென்றால், கார் ஓட்டுபவனையும், சொந்தக்காரனையும் சேர்த்துக் கேஸ் போடுவது வழக்கம். சென்ற வருஷம், தஞ்சையில், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் அப்படி சார்ஜ் செய்யப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டபோது, ஸ்டேட்டே ஓனராக ஆவிடில். அதன் காரணமாக அரசாங்கத்தின் மீதே அரசாங்கம் கேஸ் போடுவது போன்ற நிலைமை வந்தவுடனே என்ன செய்தார்கள்? ஓட்டுபவன்தான் குற்றவாளி, ஓனர் குற்றவாளி அல்ல என்று கூறியிருக்கிறார்கள். டிரைவர் வண்டி ஓட்டும்பொழுது ஓனர் இருப்பதில்லை; முதலாளி இருப்பதில்லை. ஆனால், அதிகப்படியான பேர் வண்டியில் ஏற்றப்பட்டால் இப்பொழுது இருக்கிற விதியின்படி அந்தக் கண்டக்டரும், தொழில் ஸ்தாபனத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் தண்டிக்கப்படுகிறார்கள். அம்மாதிரி இருப்பது சரியல்ல. இதிலே தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது தனியார் துறைக்கும் சர்க்கார் துறைக்கும் ஒரு வித்தியாசம் இருக்கிறது. தேசியமாக்கப்படும் பஸ்களுக்கு பர்மிட் கிடையாது. தனியார் துறைக்கு பர்மிட் இருக்கிறது. பர்மிட் கண்டிஷனிலேயே ஓவர் லோடு ஏற்றக்கூடாது என்று சொல்லியிருக்கிறது. பஸ் ஓட்டுபொழுது ஓவர் லோடு ஏற்றினால் அதில் முதலாளிக்குப் பொறுப்பு கிடையாது. எனவே, குற்றம் செய்பவர்களுக்குத்தான் தண்டனை இருக்க வேண்டும். சம்பந்தமில்லாத, பஸ்ஸில் இல்லாத மற்றவர்களுக்கு அந்தத் தண்டனையைக் கொடுக்கக்கூடாது என்று விதியினைச் செய்ய வேண்டும்.

லாரிகள் இரவிலே போக முடியாத வகையிலே, லாரிகள் இரவில் போகக் கூடாதென்று முன்பு கொண்டுவந்தார்கள். அவைகள் பகலிலேயே ஓடுவதால் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக ஏற்படும். இதைத் தவிர்ப்பதற்காக இரவில் செல்லலாம் என்று செய்தார்கள். இதில் ஒரு மாறுதல் செய்யலாம். இரவு 9 மணி முதல் காலை 4 மணி வரை செல்லும் எந்த லாரியிலும் ஓட்டுபவர் மட்டும் தனியாக இல்லாமல் இன்னொரு டிரைவரும் அந்த வண்டியில் இருக்க வேண்டும் என்று மாறுதல் செய்யலாம். அப்படி ஒரு விதியேற்பட்டால், ஓட்டுபவர்க்கு களைப்பு மிகுந்து, தூக்கம் வந்தால் மற்றொரு டிரைவர் அந்த வண்டியை ஓட்டிச் செல்லலாம். அப்படியிருந்தால் விபத்துகள் ஏற்படாமல் போக்குவரத்து நடைபெற முடியும்.

அடுத்து, திருவிழாக் காலங்களில் கொடுக்கப்படும் பர்மிட்டுகள் தாராளமாகக் கொடுக்கப்பட வேண்டும். இப்பொழுது அந்தந்த ரூட்டுகளில் ஓடும் பஸ்களுக்குக் கொடுக்கலாம். அவர்களது டைமிங்க்ஸிலேதான் போகக் கூடிய அளவுக்குத் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியிருப்பதால் 10 மணிக்குச் செல்லும் பஸ் என்றால் அதுவரை காத்திருந்துதான் செல்ல முடியும். அவர்கள் அவ்வாறு காத்துக்கொண்டிருக்க முடியுமா? எனவே இந்த விதியில் ஒரு தளர்ச்சி இருக்க வேண்டும்.

பஸ்கள் தேசியமயம் ஆக்கப்பட்ட பிறகு அதிக வருமானம் இல்லை. ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு 250 ரூபாய் என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி 250 ரூபாய் டவுன்பஸ் வருமானம் என்றால் பட்டியலில் 8 கோடியாக இருக்க வேண்டும். கணக்குப்படி பார்த்தால் 125 ரூபாய்தான் வருகிறது. அதுவும் மெட்ராஸிலே அதிகப்படியான மக்கள் திணிக்கப்படுகிறார்கள். ஏற்றிச் செல்கிறார்கள் என்று சொல்வதற்கில்லை. திணிக்கப்படுகிறார்கள். அப்படியிருந்தும் வருமானம் போதாது.

நன்
பக்ஷ
12-00

[திரு. நா. காகிராமன்]

[1967 ஜூலை 4]

இதிலே கண்காணிப்போடு இருக்க வேண்டும். காசு வாங்காமல் டிக்கெட் கொடுப்பது, கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட்டுகளையே மறுபடியும் மறுபடியும் கொடுப்பது ஆகியவைகளைத் தடுத்து கண்காணிப்போடு இருக்க வேண்டும்.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது டெப்போக்கள், ஓர்க்ஸ்ஷாப்புகள் உள்ள இடங்களாக இருக்கின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். ஏனென்றால், சேலத்திலிருந்து பஸ்கள் தினமும் கிருஷ்ணகிரிக்குப் போய் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவ்வாறு எம்-டி-யாகப் போய்வந்தால் மசல் ஆயில், டெப்ரிசியேஷன் என்ன ஆகிறது?

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படுவதை நான் வரவேற்கிறேன். 75 மைல் களுக்கு மேலே உள்ள பஸ்களை தேசியமயமாக்குவது பற்றி போன சர்க்காரிலேயே முடிவிற்குந்ததாக எஸ்டிமேட் கமிட்டியில் சொல்லப் படுகிறது. சில பல காரணங்களினால், கவனம் வேறு திசையிலே ஈர்க்கப் பட்டதன் காரணமாக அது தள்ளிப்போடப்பட்டிருக்கலாம். இந்த அரசாங்கம் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வருவதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நமது அமைச்சரவர்களுடைய ஆர்வத்தை, ஒரு பத்திரிகையிலே பார்த்தேன், தவறாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம். அவர் அந்த பஸ்ஸை இரூப்பிலே எடுத்துக் கொள்வது போல் படம் போட்டுக் காட்டப்பட்டிருந்தது. ஆர்வத்தோடு தேசிய மயத்தை விஸ்தரிக்கும்பொழுது தனியார்களுக்கு காம்ப்ன்ஸேஷன் கொடுப்பது நல்லது. பணமாகக் கூட கொடுக்க வேண்டியதில்லை. அதற்குப் பதிலாக ஆல்டர்நேட்டிவ் ரூட்டாகக் கொடுத்து நல்ல பெயரையும் சம்பாதிக்கலாம். வருவாயும் கிடைக்கும்.

நண்பரொருவர் சொல்லும்பொழுது நகரசபைகளுக்கு டவுன் சர்வீஸைக் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். டவுன் சர்வீஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பது தெரியும். எனவே டவுன் சர்வீஸ்களை நகரசபைகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

***திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் :** கனம் துணைச் சபாநாயகரவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற போக்கு வரத்துத்துறை மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக அவர் ஆரம்பத்திலே குறிப்பிட்டதைப் போல மதுராந்தகம் பகுதியிலே தற்காலிக பஸ் விடப்பட்டிருப்பது குறித்து என்னுடைய தொகுதி மக்களின் சார்பிலே அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் தன் னுடைய ஏகபோக உரிமையைக் கொண்டிருந்த உரிமையாளர்கள், சர்க்கார் பஸ்கள் வந்த காரணத்தால் இன்றைய தினம் 80 மைல் 90 மைல் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்கு ஒரு ரூபாய் வரை குறைத்திருக்கிறார்கள். சென்னை வருகின்றவர்களுக்கு இந்த நன்மையினைத் தந்தமைக்காக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கும் என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பில் நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் சென்னையிலே எப்படி ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு படி அரிசித் திட்டம் எல்லோரது கவனத்தையும் கவர்ந்திருக்கிறதோ அதேபோல என்னுடைய பகுதியிலும் குறிப்பாக செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திலும் தனியார் பஸ்களில் நாங்கள் கேட்காமல், அரசினர் கேட்காமல் அவர்களாகவே கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறார்கள் என்பது எல்லோரது கவனத்தையும் ஈர்த்தது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து அந்த பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்னும் சில இடங்களுக்கும் விடவேண்டியது அவசியம். மதுராந்தகத்தில் பின் தங்கிய பகுதியாக இருக்கும் காரணத்தால் சில இடங்களில் அரசினர் பஸ் விடப் படவில்லை. ஆகவே அப்படிப்பட்ட இடங்களில் தனியார் இதுவரை

1967 ஜூலை 4]

[திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்]

கட்டணத்தைக் குறைக்கவில்லை. இதற்குக்காரணம் அங்கே சர்க்கார் பஸ்கள் இன்னும் வரவில்லை; வந்தபிறகு குறைத்துவிடலாம் என்று கருதிக்கொண்டிருப்பதனால்தான். எனவே, என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் குறையை நிவர்த்தி செய்ய ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

* அடுத்து இந்த பஸ்ஸைப் பொறுத்த வரையிலே எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு வினாயகம் அவர்கள், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நல்ல முறையில் தொழிலாளர்களை நடத்துகிறார்கள், அந்த அளவு அரசினர் நடத்துவதில்லை என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். இன்றுவரை பல முதலாளிகள் பல ஆண்டுகளாக பஸ் சர்வீஸ்களை நடத்திக்கொண்டு வந்தும் கூட, சர்க்கார் பஸ் சர்வீஸ்களை நடத்திக்கொண்டு கொடுக்கும் கூலியை கூட கொடுக்கவில்லை. பல ஆண்டுகளாக பஸ் சர்வீஸ் நடத்தும் பஸ் முதலாளிகள் இன்றும் தினக் கூலி கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் ஓடுகின்ற வண்டிகளில், வெளியூருக்கு ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும், நகரத்தின் உள்ளேயே ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் இங்கே வருகின்ற கிராம மக்களுக்கு வித்தியாசம் தெரிவதில்லை. தேனும் பேட்டையில் நின்றுகொண்டிருக்கும் மக்களுக்கு, வருகின்ற பஸ் வெளியூர் பஸ்ஸா, அல்லது உள்ளேயே ஓடுகின்ற பஸ்ஸா என்று சீக்கிரம் கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை, எல்லாம் ஒரே மாதிரியாக இருக்கிற காரணத்தால். எனவே, அந்த பஸ்கள் எந்தெந்த ஊருக்கு போகின்றன என்று ஒரு பலகை இருக்குமேயானால் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

மேலும், மேலே போடப்பட்டிருக்கும் “டாப்”புகளை அதிக லக்கேஜ் போடுவதற்கு ஏற்றவகையில் போடவேண்டுமென்ற கருத்தினை நான் சொல்லிக் கொள்ளுகின்றேன். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் கூறுகின்ற நேரத்தில் கிராமங்களிலும் ஓவரலோடு ஏற்றக்கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறது. ஆனால் கிராமத்து மக்களிடையே இன்றைய தினம் குறிப்பாக சர்க்கார் பஸ்ஸிலேயே செல்ல வேண்டுமென்ற எண்ணம் பரவலாகியிருக்கிறது. இதற்கு இரண்டு காரணங்கள்: முதலாவதாக பஸ் கட்டணம் குறைவு என்பது. இரண்டாவதாக நமக்காக நமது சர்க்காரால் விடப்பட்டிருக்கிற பஸ் என்ற எண்ணம். ஆகவே, அந்த பஸ்களில் பயணிகள் விரும்பினால் நின்று கொண்டு பிரயாணம் செய்யலாம் என்ற ஒரு அளவிற்கு ஒரு நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்தபடியாக சென்னை நகரத்திலே பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் அதிகமான வேகத்திலே இன்றைய தினம் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. தயவு செய்து குறைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

கடந்த நாட்களிலே பஸ் முதலாளிகள் எந்த அளவுக்கு மக்களுடைய பணத்தைச் சொந்த லாபத்திற்காக பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கிறோம். ஏறக்குறைய 15 நாட்களுக்கு முன்னால் சர்க்கார் பஸ் ஓடுகின்ற காஞ்சிபுரம்-மதுராந்தகம், தேன்பாக்கம், செய்யூர் பகுதிகளில் பஸ் சார்ஜைக் குறைத்திருக்கிறார்கள். ஏனெனில் அங்கு சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுவதாக. ஆனால் மற்ற மாவட்டங்களில், குறிப்பாக என் தொகுதிகளுக்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் பஸ் சார்ஜ் அதிகமாக வாங்குகிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார் இந்த நிலைகளையும் கவனித்து இது குறித்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன்.

டிராக்டர்—டிரெயிலரைப் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகின்றேன். டிராக்டர்-டிரெயிலரை விவசாயிகள் பயன்படுத்தும் நேரத்தில், விவசாயிகளுக்கு வேண்டிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லுவதற்கு வரியிலிருந்து

[திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்]

[1967 ஜூலை 4]

விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அதே விவசாயிகள் கிணறு கட்டவேண்டி, மணல், செங்கல் ஏற்றிச் செல்லும் நேரத்தில், வரி கட்டவேண்டும் என்ற விதியை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பல வழக்குகள் கூடப் போடப்பட்டிருக்கின்றன. விவசாயிகள் தாங்கள் வைத் திருக்கும் டிராக்டர்கள்—டிரெயிலர்கள் இவற்றை உபயோகப்படுத்தும்போது, தங்களுடைய சொந்த காரியத்திற்கு உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்ற நிலை ஏற்பட்டால், அதற்குத் தயவு செய்து விதிவிலக்கு அளிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரில் ஒரு படி அரிசித் திட்டத்திற்கு வரவேற்பு இருப்பது போல, இந்த நல்ல காரியத்தைச் செய்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய தோகுதி மக்களின் சார்பாக மனமுவந்த நன்றியைத் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

* ஹாஜி ம. மு. பீர் முஹம்மது : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துப் பேச எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரவர்கள் பொறுப்பை ஏற்றவுடனே “தமிழக அரசு போக்குவரத்து” என்று தமிழாக்கம் செய்திருப்பதைச் சென்ற கால அரசு போய் இந்த அரசு வந்திருக்கிறது என்பதை மறைமுகமாகக் குறிப்பிடுவதற்காக இப்படித் “தமிழக அரசு போக்குவரத்து” என்று போட்டிருக்கிறார்களோ என்று சில காங்கிரஸ் அன்பர்கள் மனத்திலே நினைத்துப் புழுக்கம் அடைவதை நான் பார்த்திருக்கிறேன். ஒரு வேளை அதுவும் உண்மையாக இருக்குமோ என்று கூடச் சில பொது மக்கள் பேசிக் கொள்ளுகிறார்கள்.

துரித பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், நம்முடைய அரசு நடத்துகிற போக்குவரத்து மிகச் சிறந்த முறையில் இருக்கிறது. அப்படிச் சிறந்த முறையில் இருக்கின்றபோது, செங்கோட்டையிலிருந்து தஞ்சாவூருக்குப் போகின்ற துரித பஸ்வரில் தென்காசியில் ஏறுகிறவர்கள், வரிசையில் நின்று ஏறும்போது, சங்கரன்கோயிலுக்கும், இராஜபாளையத்திற்கும் டிக்கப் பெற்றுக்கொள்ளுகிறார்கள். அதே நேரத்தில் தென்காசியிலிருந்து திருச்சிக்கோ அல்லது தஞ்சைக்கோ போகிறவர்கள், வரிசையிலே அவர்கள் முன்னால் நிற்காத காரணத்தால், தங்களது பிரயாணத்தை நிறுத்திக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது என்பதை நம்முடைய பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வந்து, நீண்டதூரப் பிரயாணிகளுக்கு துரித பஸ் போக்குவரத்தில் முதல் இடம் அளித்து டிக்கக் கிடைக்கச் செய்யக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நம்முடைய சர்க்கார்த் தரப்பில் இப்பொழுது சாதாரண பஸ் போக்குவரத்தையும் விட ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். இது பாராட்டத்தக்கதொரு அம்சமாகும். அதே நேரத்தில், நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்து அனைத்தையுமே தேசியமயமாக்குவது என்ற கொள்கையை நான் பெருமளவிற்கு ஏற்றுக்கொண்டாலும், தனியார்த் துறையினுடைய போக்குவரத்தும் இந்த நாட்டில் சிறிதளவிற்காவது இருப்பதற்கு வகை செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். அப்படித் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றபோது, மோட்டார் போக்குவரத்துத் துறையில் பெரிய சாம்ராட் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்காக இந்தப் பரிந்துரையை நான் சொல்லவில்லை. நம்முடைய சர்க்கார்த் துறையில் ஒகிற சாதாரண பஸ்ஸுக்கு கிலோமீட்டருக்கு இரண்டு பைசா கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். தனியார்த் துறையிலுள்ள பஸ்களுக்கு மூன்று பைசா கட்டணம் என்கிற நிலை இருக்கிறது. ஏழை எளிய மக்கள் இரண்டு பைசாக் கட்டணத்தில் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஆசைப்படுவதன் மூலம் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகள், இந்தக் கட்டணக் குறைவினால், பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதும் ஓரளவிற்கு உண்மை.

1967 ஜூலை 4] [ஹாஜி ம. மு. பீர் முஹம்மது]

மோட்டார் வரி கூடியிருக்கிறது. பஸ்களுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் களின் விலையும் ஏறியிருக்கிறது. அதே நேரத்தில், பெட்ரோல், டீஸல் விலையும் கூட்டப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையில் சிறிய பஸ் போக்கு வரத்தில் ஈடுபட்டிருக்கிற, முதலாளியாகவும், தொழிலாளியாகவும் செயல்படுகிற அவர்களுக்கு இது ஒரு பெரிய நெருக்கடியான நிலை. அவர்கள் நசித்துப் போகக்கூடிய அளவுக்கு உள்ள சூழ்நிலையில் நம்முடைய குறைந்த கட்டணம் இருக்கக்கூடாது! சிறிய பஸ் முதலாளிகளைக் கூட்டி வைத்து ஒரு கிலோமீட்டருக்கு எந்த அளவிற்கு நாம் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதை ஆலோசித்து, இருவருக்கும் பொதுவான ஒரு நிலையில் பஸ் கட்டணத்தை அமைத்துச் சிறிய பஸ் போக்குவரத்தில் ஈடுபட்டு இருக்கிறவர்கள் ஓரளவிற்கு நசித்துப் போகாமல், தங்களது தொழிலை நடத்த முடிகிற ஒரு வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்பதை நான் பணிவுடன் நினைவுபட்ட விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து எப்படி இன்றியமையாததாக மக்களுக்குத் தேவைப்படுகிறதோ, பயனுடையதாக இருக்கிறதோ, அதுபோன்று சர்க்கார்த் தரப்பிலே டாக்ஸிப் போக்குவரத்தும் இருந்தால், மிகவும் பயனுடையதாக இருக்கும்! நம்முடைய சர்க்கார் இத்குறையிலும் முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சர்க்கார் தரப்பிலே, சாதாரண பஸ் போக்குவரத்தை அதிகப்படுத்தும் போதுதான், பஸ் போக்குவரத்திலே ஈடுபட்டிருக்கிற சாமராதிகளும், சிறு பஸ் முதலாளிகளும், ஏழை எளிய மக்களுக்குக் கட்டணம் குறைக்க வேண்டும் என்ற அளவிற்கும், எப்படி வசதி செய்யலாம் என்றும் சிந்திக்க ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள், என்பதும் உண்மைதான்! என்றாலும் தனியார் துறையில் உள்ள சிறிய பஸ் போக்குவரத்தை நசித்துப் போகாமல் பாதுகாக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்! அத்துடன் தனியார்த் துறையில் டாக்ஸிப் போக்குவரத்து இருக்கும் காரணத்தால், சலுகைகளும் சில வசதிகளும் ஏற்படாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. டாக்ஸிப் போக்குவரத்திலே இருக்கும் கட்டணத்தைக் குறைத்து வசதியை ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்கார்த் தரப்பிலே டாக்ஸிப் போக்குவரத்து ஏற்படுவதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நம்முடைய துரித பஸ்கள் சில நகரங்களிலிருக்கும் பொது பஸ் ஸ்டாண்டிக்குள் போகாமலேயே சில இடங்களில் போய் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப் பொது ஸ்டாண்டிக்குள் ஏறி சிறிய கிராமங்களுக்குச் செல்கிறவர்களுக்கு அது இடையூறு இருக்கிறது. சர்க்கார் பஸ் நிற்கும் இடத்தில் இறங்கி வண்டியோ அல்லது கூலியோ வைத்துக்கொண்டு தங்களையே சாமான்களை எடுத்துக்கொண்டு பொது பஸ் ஸ்டாண்டிக்குப் போகக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, துரித பஸ்கள் அங்கேயிருக்கும் நகரங்களின் பொது பஸ் நிலையத்திற்குள்ளே போகக்கூடிய அளவிற்கு ஒரு வழி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்போடு கொண்டுவந்திருக்கிற இந்த மானியத்தை நான் மகிழ்வோடு ஆதரித்து, தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை, சிறிய பஸ் போக்குவரத்துத் தொழில் நடத்துகிறவர்களை நசித்துவிடக் கூடிய நிலைக்கு ஆளாக்கிவிடக் கூடாது என்பதையும் நினைவுபடுத்தி, பெரிய மோட்டார் சாமராதிகளை வேண்டுமானால் தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் இல்லாமல் செய்துவிடலாம், சிறிய பஸ் முதலாளிகளும் தொழில் நடத்த வசதி செய்தால்தான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல நன்மைகள் ஏற்படும் என்பதையும் நினைவுபடுத்தி, நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து, அமர்கிறேன்.

* திரு. எம். சுரேந்திரன் : துணைத்தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே ஓர் அம்சத்தை மட்டும் குறிப்பாகச் சொல்லலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். தேசியமயமாக்குவது என்பது

[திரு. எம். சுரேந்திரன்]

[1967 ஜூலை 4]

சமுதாயத்தைப் பார்க்கின்ற விதத்தைக்கொண்டு தீர்மானிக்கப்படும் விஷயம் என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. கடந்த காலத்தில் வெள்ளை அரசாங்கம் ரயிலே தேசிய மயமாக்கியது என்று சொன்னாலும், சமுதாயத்தில் எல்லா இடங்களிலும் கலகம் நிறைந்த, சண்டை நிறைந்த பகுதியாக அவர்கள் பார்த்தார்கள். அதன் காரணமாக, இராணுவத்தையும் போலீசையும் வேகமாக ஆங்காங்கு கொண்டு செல்லுவதற்கு இரயில்வேக்கள் மிக அவசியமாக இருந்தன. அதனால் இரயில்வே தேசியமயமாக்கப்பட்டது. காங்கிரஸ்காரர்கள் காலத்தில் விமானத்தைத் தேசியமயமாக்கியதற்குக் காரணம், இந்த தேசத்திலே இருக்கின்ற முதலாளிகள் மிக வேகமாகப் பிரயாணம் செய்ய வேண்டும் என்று அவர்கள் கருதினார்கள். அதனால், விமானத்தைத் தேசியமயமாக்கினார்கள். இந்த அரசாங்கம் பார்க்கின்ற விதத்திலும் மற்றவர்கள் பார்க்கின்ற விதத்திலும் மாறுபாடு இருக்கிற காரணத்தால், பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் கருதுகிறது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது.

கடந்த சில நாட்களுக்கு முன்னால், முதலமைச்சர் அவர்கள் தங்களுடைய பட்ஜெட் பிரசங்கத்தில், இந்த சமுதாயத்திலிருக்கும் மக்களை இரண்டு பிரிவாகப் பிரித்திருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். ஆகவே, அதனுடைய சார்பாகத்தான் இந்த பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதும் அமைந்திருக்கிறது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. அப்படித் தேசியமயமாக்கும்போது, இந்த சமுதாயத்தில் இருக்கின்ற சாதாரண மக்கள், அதனுடைய பலனை அடைய வேண்டும் என்பதுதான் அதிலே அடங்கியிருக்கிற அம்சம். அப்படி அடைய வேண்டுமென்றால், முதலாளிகள் பெறுகின்ற தனித்தனியான லாபத்தைச் சர்க்காருடைய லாபமாக மாற்றி, அந்தப் பணத்தைக் கொண்டு சாதாரண மக்களுக்கு மிக நல்ல காரியங்களைச் செய்வதற்கு இதை ஒரு வருவாய்த் துறையாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்பதுதான் அதிலே அடங்கியிருக்கிற கருத்தின்று நான் கருதுகிறேன். அப்படிச் செய்யும்போது, பல சந்தர்ப்பங்களிலே முதலாளிகளிடமிருந்து எடுக்கின்ற அந்த அமைப்புகள், இது வேறு மாதிரியான முதலாளிகளுடைய தலைமையிலே இயங்குகிற நிலை இதுவரையிலும் ஏற்பட்டு வந்திருக்கிறது. அதனால், தேசியமயமாக்குவது என்று சொன்னால், அது ஏதோ தனிப்பட்டவர்களுக்கு உள்ளுணர்வை உண்டாக்கினால், போட்டியை உண்டாக்கினால் தான் லாபம் வரும், அப்பொழுதுதான் சரியாக நடக்கும், இல்லாவிட்டால் சரியாக நடக்காது, சர்க்காரிலே இருக்கிறவர்கள் கடமையையோ பொறுப்பையோ உணர்ந்து நடத்துவது இல்லை என்ற தப்பிப்பிரயத்தை உண்டாக்கி, “தேசியமயம்” என்ற வார்த்தைக்கே கெட்ட பெயரை உண்டாக்கும் காரியங்கள் எத்தனையோ நடந்து வந்திருக்கின்றன என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படியிருக்கும் நிலையை மாற்றி, இந்த பஸ்ஸைத் தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் அங்கங்கேயிருக்கும் நிர்வாகப் பளுவைக் குறைத்துக் கொள்வதும் மிகத்தேவையானது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், சமுதாயத்தின் ஒரு பகுதியை மட்டும் ஒரு விதமாகப் பார்த்து, பாக்கியிருக்கும் பகுதியை அதே போன்ற முறையில் பார்க்காவிட்டால், அதனால் முரண்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன. தேசியமயமாக்குவது என்ற பொருளிலே சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளுவது என்று மட்டும் வைத்துக்கொண்டால் போதாது. கீழேயிருக்கும் மக்களை உயர்த்துகிற தன்மையிலே அதைப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் சொல்லும் போது, மேலே இருக்கின்றவர்களுடைய சம்பளம் இப்பொழுது ஆயிரம் ரூபாய் என்று இருக்குகிறது. கீழேயிருப்பவர்களுடைய சம்பளம் ஐம்பது ரூபாயும், எழுபது ரூபாயும் இருக்கிறது. இப்பொழுது நாம் யாரை உயர்த்த வேண்டும்? கீழே இருக்கிறவர்கள்தான் அந்த அமைப்பை ஒழுங்காக நடத்துவதற்குத் தகுதியானவர்கள் என்று ஏற்றுக்கொள்ளுவார்களானால், அவர்களுடைய நலனை உயர்த்துவதிலே அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். மேலே இருக்கின்ற அதிகாரிகளை அதிகப்படுத்துவதுதான் தேசியத்தை ஏற்படுத்தும் சரியான வழி என்று நினைத்துக்கொண்டிருப்பது சரியல்ல. கீழே இருக்கின்றவர்களுடைய அத்தியாவசியத்தை உணர்ந்து, அவர்களுடைய உற்சாகத்தை வளர்த்து, “இது என்னுடைய

1967 ஜூலை 4]

[திரு. எம். சுரேந்திரன்]

சொத்து, இது என்னுடைய நலனுக்காக இருக்கிறது” என்ற உணர்வை உண்டாக்க வேண்டும். இம்மாதிரி செய்வதுதான் தேசியத்தை சரியாக நடத்துவதற்கான வழிகளை உண்டாக்கும். தேசிய மயமாக்கும் விஷயத்தில், சர்க்கார் அதிகாரிகள் நிர்வாகம் மட்டுமல்லாமல், மற்றவர்களின் பங்குகளும் இருந்தால்தான் அதை இணைப்பாகச் செய்யமுடியும்.

தவிர ஆங்காங்கு தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்தைப் பார்வையிடுவதற்காக பிரதானமாக ஏற்பாடுகள் ஏதாவது செய்ய வேண்டும். இதுவரையிலே இருந்த நம்பிக்கைகள், இருந்து வந்த பழக்க வழக்கங்கள், அனுசரித்து வந்த நடைமுறைகள் எல்லாம் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பின்னாலும் தொடர்ந்து வந்துகொண்டேயிருக்கக் கூடாது. இதை நாம் செய்யும்போது நிதானமாக, அதேசமயத்தில் வேகமாக, அவசியத்தை உணர்ந்து செயல்பட்டாக வேண்டும். பொதுஜனப் பிரதிநிதிகள் ஆங்காங்கு சென்று பார்வையிடுவதற்கோ, ஆலோசனைகளைச் சொல்வதற்கோ, சர்க்காருக்கு வேண்டிய யோசனைகளைச் சொல்வதற்கோ வழிகளை உண்டாக்க வேண்டும். மேலும் பிரதிநிதிகள் ஆங்காங்கு சென்று வருவதற்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டும். அம்மாதிரியான காரியங்களைச் செய்வதற்கு சர்க்கார் தேசிய மயமாக்கும் நிலையில் ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டும்.

காங்கிரஸ் பெரும் தலைவர்கள் பேசும்போது, பல்கலை எடுத்துக்கொண்டு, நஷ்ட ஈடு கொடுக்காவிட்டால், அதன் மூலமாகக் கோர்ட்டுக்குப் போவோம் என்று சொன்னார்கள். சமுதாயத்தில் சில மாற்றங்களைச் செய்யும்போது, அதனால் அதிக லாபத்தைச் சம்பாதித்தவர்கள், வசதியாக வாழ்ந்தவர்கள், சந்தோஷமாக வாழ்ந்தவர்கள் எல்லோரும் ஒரே அணியாக எதிராக நிற்கின்ற காரியத்தை எப்போதும் செய்வார்கள். இப்படிப்பட்டவர்கள் எப்போதும் இப்படித்தான் செய்வார்கள். இது மாமூலான வழக்கம். இவைகளை எதிர் நோக்கி காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும். இன்னொரு வகையில் கீழே இருக்கின்ற தொழிலாளர் வர்க்கம் ஆங்காங்கு வேறு பட்டிருக்காமல் ஒற்றுமை குவியாமல் இருக்கும்படியான காரியங்களையும் செய்ய வேண்டும். தொழிலாளர்கள் எல்லாம் ஒன்றுசேர்ந்தால் ஒரு சரியான சக்தியாக மக்களுடைய சக்தியாக இருக்கவேண்டுமென்ற

(மனையடிக்கப்பட்டது)

முறையிலே காரியங்களையெல்லாம் சர்க்கார் செய்வார்கள் என்று நம்பி இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். என் உரையை இத்துடன் நான் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. தே. கேசவலு : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த மைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே, இருபது ஆண்டுக் காலமாக காங்கிரஸ் சர்க்கார் பல்கலை தேசிய மயமாக்குவோம் என்று வாய்விடே பேசியதை, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று மாத காலத்திற்குள் 75 மைல் என்ற வரம்பை வைத்து, முதலாவது பட்ஜெட்டிலே தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று கூறியுள்ளார். அவருக்கு என் நன்றியைத் தனிப்பட்ட முறையிலே கூறிக் கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறையிலே சில மாறுதல்களைச் செய்ய வேண்டுமென்ற என்னுடைய அபிப்பிராயத்தை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகின்றேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையிலே பணிபுரிகின்ற அலுவலர்களுக்கு அந்தத் துறையில் ஏற்படுகின்ற பதவிகளுக்கு உத்தியோக உயர்வு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். முந்தைய சர்க்கார் பதவி உயர்வு ஏற்படும் போதெல்லாம், அந்தத் துறையில் பணி புரிபவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கொடுக்காமல், கோட்டாட்சித் தலைவர்களையே மண்டலப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக நியமித்துக்கொண்டு வந்தார்கள். அதனால் அந்தத் துறையில் கீழ் வரிசையில் உள்ளவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு கிடைக்காமல் போன நிலைமை ஏற்பட்டு வந்தது. இந்த அமைச்சரவை இதனை மாற்றி, அந்தத் துறை

[திரு. தே. கேசவலு]

[1967 ஜூலை 4]

அலுவலர்களுக்கே பதவி உயர்வு கொடுத்து, மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும், மற்ற பதவி உயர்வும் கொடுத்து ஆதரவு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, பஸ் போக்குவரத்தை இன்றைய தினம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லும் இந்த நேரத்திலே, நாம் மற்றொன்றையும் கவனிக்க வேண்டும். பல கிராமங்களுக்குப் பஸ் போக்கே கூடிய நல்ல சரில்கள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. பத்து மைல், எட்டு மைல் என்ற பாதைகளில் எல்லாம் பஸ் போக வழியில்லாத காரணத்தால், ஜீப் பஸ்களை விடுவதற்கான பர்மிட் வழங்க வேண்டும். மாட்டு வண்டிகளில் சென்று நகர்ப்புறத்திற்குச் செல்ல வேண்டிய நிலைமை இருந்து வருகின்றதால், அவர்களுக்குப் பல சங்கடங்கள் நேருகின்றன. அந்தப் பகுதிகளில் ஜீப்களை விட்டால், மக்கள் நகர்ப்புறத்திற்கு அன்றாடம் சென்று வர வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த நல்ல காரியத்திலே அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி, மிக விரைவிலே அதற்கான வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்கின்றபொழுது, தனியார் துறையிலே இருக்கக்கூடிய பஸ் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்களுக்கு அரசாங்கமே உத்தியோகம் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்ற என் அபிப்பிராயத்தை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் டிரைவர், கண்டக்டர், போன்றோருக்குக் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளை, அரசாங்கப் பஸ்களிலும் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு தினப்படியாக 3 ரூபாயிலிருந்து 5 ரூபாய் வரை கொடுக்கப்படுகிறது. தவிர, அவர்களுடைய வசூல் தொகை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் இருந்தால், அதற்காகத் தனி ஊதியம் கொடுக்கப்பட்டு, குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் வசூல் இருந்தால், ரூபாய்க்கு 1 பைசா, இரண்டு பைசா என்று கொடுத்தால், அவர்கள் இன்னும் திறமையுடன் செயலாற்றுவதற்கு வழி ஏற்படும். அரசாங்கத்திற்கும் நல்ல பேர் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, என் வேண்டுகோளை அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக கோட்டாட்சித் தலைவர்களை நியமிப்பதை மாற்றி, அந்தத் துறையிலேயே பணியாற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களையும், கீழ் மட்டத்தில் உள்எவர்களையும் ஊக்குவிக்கும் முறையில் அவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு உத்தியோகத்தில் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த அளவோடு என் உரையை முடித்து, நன்றியைக் கூறி விடைபெறுகிறேன்.

*திரு. வ. ஜார்ஜ்: மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின்மீது காங்கிரஸ் கட்சி கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற முற்படுகிறேன். இப்போது நம்முடைய அரசியல் அமைப்பு பிலே, மத்திய அரசு மாநில அரசாங்கங்களுக்கு அளித்திருக்கும் வரி விகிதங்கள் மிகக் குறைவாக இருக்கிறதென்று சொல்லப்படும் நேரத்திலே, நாம் நம்முடைய ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு அளித்திருக்கும் வரி விகிதங்கள் நியாயமானவையா என்பதை நிச்சயமாகச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் மோட்டார் வாகன வரி விகிதங்கள் சட்டங்கள் கொண்டுவந்தபோது, அதற்கு முன்னதாக ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு “போல்டேக்ஸ்” போன்ற வரி மூலமாக மூன்று வருட காலத்திற்குள் என்ன வருமானம் கிடைத்ததோ, அந்த மூன்று வருடத்தின் சராசரி ஆண்டுத் தொகையை ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு மாநில அரசாங்கம் அளிக்க வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கிறது. நாம் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு உரிய அளவில் வரி விகிதங்கள் கொடுத்து வந்திருக்கிறோமா என்று பார்த்தால், இல்லையென்றே தோன்றும். இந்த நிலைமை நிச்சயமாக மாற வேண்டும். முன்பு இருந்த

1967 ஜூலை 4]

[திரு. வ. ஜார்ஜ்]

மோட்டார் வாகனங்களைவிட இப்போது பல மடங்கு அதிகரித்திருக்கிறது. பல மடங்கு வருவாயும் பெருகியிருக்கிறது. ஆகவே வருவாய்ப் பெருக்கத் திற்கு ஏற்ற அளவு ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்குப் பணம் ஒதுக்கிக் கொடுத்தால் தான் அவர்களால் சாலைகளை நல்ல முறையில் பராமரிக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திராவிட முன்னேற்றக் கழக மெம்பர்கள் பேசுகின்றபோது, காங்கிரஸ்காரர்கள் கழகத்தின் சாதனைகளைக் குறைத்துப் பேசுவதாகச் சொன்னார்கள். சர்க்கார் போக்குவரத்து பஸ்களில் “தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து” என்று தமிழில் எழுதிவிட்டது மட்டும் பெரிய சாதனையாகாது. அவ்வாறு எழுதியிருப்பதை பெரிய சாதனை போல மக்களிடத்தில் பிரச்சாரம் செய்வதைத்தான் கண்டிக்கிறோம். இது ஒரு பொறுப்பான அரசாங்கம் பெருமைப் படக்கூடிய சாதனை அல்ல என்று துணிந்து சொல்வேன். இந்த பஸ்களை எல்லாம் வாங்கி சேகரித்த காங்கிரஸ் அரசாங்கத்தின் சாதனை சாதனையா? அல்லது அவற்றில் தமிழில் எழுதியவர்களின் சாதனை ஒரு பெரும் சாதனையா என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

பிறகு நண்பர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் பேசும்போது கட்டணத்தைக் குறைத்திருப்பதைக் கூட பாராட்டவில்லை என்று சொன்னார்கள். பாராட்டுவது மட்டும் அல்ல. பாராட்டுவதோடு எந்தக் காரணம் கொண்டும் இப்போது குறைக்கப்பட்ட கட்டணம் பின்னால் கூடப்ப்படக்கூடாது என்பதற்கு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறோம். மத்திய சர்க்காரின் வரிக் கொள்கை மூலம் பெட்ரோல்மீது வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின்கீழ் நாமும் பஸ் வரியை அதிகப்படுத்திக் கொள்ளும். ஆகவே செலவு அதிகப்படுகிறது. ஆகவேதான் குறைத்த கட்டணத்தை எந்தக் காரணம் கொண்டும் பின்னால் ஏற்றக்கூடாது என்று வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளோம்.

தேசியமாக்கும் கொள்கையை வகுத்த காங்கிரஸ்காரர்கள் இன்றைய தினம் பஸ் தேசியமாக்குவதைப் பாராட்டாமல் பயமுறுத்துகிறார்கள் என்று கூறினார்கள். பயமுறுத்தவில்லை. தேசியமாக்க வேண்டும் என்பதை வற்புறுத்திக் கூறுகிறோம். ஆனால் தேசியமாக்குவதில் உள்ள சில சிக்கல்களை எடுத்துக் கூறுவது எங்கள் கடமை. நஷ்ட ஈடு கொடுக்காமல் தேசியமாக்குவது செல்லாத காரியம். அது நம்முடைய தேசிய மாக்கும் கொள்கையையே வெற்றி பெறச் செய்யாது. அதன் காரணமாகச் சொன்னோமே தவிர, பஸ் முதலாளிகளைத் தூண்டிவிடுவதாக ஆகாது.

பிறகு தேசிய விஸ்தரிப்புக் கொள்கையினால் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் புதிய பஸ்கள் விடப்படவில்லை. இந்தக் குறையை உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பஸ்ஸில் போகிற பிரயாணிகளுக்கு நடுவில் தங்க ஷெட் வசதி இல்லை. மழை காலங்களில் மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாப்புகளில் ஷெட் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். சி. பாலன் : மாண்புமிகு துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய பாராட்டுவையும், ஆதரவையும் தெரிவித்துக்கொள்ளுவதற்கு எனக்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்ததற்காக எனது இதயம் கனிந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய எனது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அருமை நண்பர் ஜார்ஜ் அவர்கள் “தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து” என்று சர்க்கார் பஸ்களில் பெயர் எழுதியிருப்பது பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். 1965-66-ல் தமிழகப் போக்குவரத்து இலாகாவில் 14½ லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டே அதை ஒரு சாதனையாக அவர்கள் சொல்லிக்கொண்டு வந்தவர்கள்.

[திரு. எம். சி. பாலன்]

[1967 ஜூலை 4]

இது ஒரு பெரிய சாதனையா என்று இன்றையதினம் சொல்கிறபோது நான் உள்ளபடியே வேதனைப்படுகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற தமிழக அரசு போக்குவரத்து சங்கத்தின் தலைவனாக நான் பணியாற்றிக்கொண்டிருப்பவன் என்ற முறையில் உரிமையோடு துணைத் தலைவர் அவர்களை எனக்கு ஒரு ஐந்து நிமிடம் அதிகமாகத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எதிர்க்கட்சி நண்பர் திரு. விநாயகம் அவர்கள் தேசியமாக்கும் கொள்கையை ஆதரிப்பதாகச் சொல்லி, பின் பல முதலாளிகள் பயமுறுத்துவது போலக் குறிப்பிட்டார்கள். முதலில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் புரட்சிகரமான எந்தத் திட்டத்தையும் தரவில்லை என்றார்கள். நாங்கள் 20 ஆண்டுகள் ஆட்சியில் இருந்து 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளைத்தான் தேசியமாக்க முடிந்தது, 3 மாதத்தில் 75 மைல்கள் தூரத்திற்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்கி புரட்சி செய்து விட்டார்களே என்று தெரிவித்தார்கள். தாங்கள் வேகமாக ஓடி, கீழே விழுந்து, காலை உடைத்துக்கொண்டு காயம் அடைவோம் என்றும் தெரிவித்தார்கள். காங்கிரஸ்காரர்கள் தங்களைக் கால் உடைந்துவிட்டதை ஒப்புக்கொண்டமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய பகுதியில் கிட்டத்தட்ட 200 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அந்த 200 பஸ்களை இயக்குவதற்கு ஏ. இ. ராங்கில் ஒரு அதிகாரி இருக்கிறார். கிட்டத்தட்ட 2½ லட்சம் ரூபாய் லாபத்தை அவர் ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறார். ஆகவேதான் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன், இன்று சென்னையில் இருக்கக்கூடிய பல கெஜெடெட் ஆபீசர்கள் பதவி தேவையற்றன என்று. தேவையற்ற பதவிகளை நீக்கி நிர்வாகத்தில் சிக்கனத்தை உருவாக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு இப்போது ஒரு டைரெக்டர் இருக்கிறார். ஐந்தாண்டு காலமாக எனக்குத் தெரியும், அவர் மிகவும் திறமையுள்ளவர். என்றாலும் அவரை உள்ளிட்ட இயக்குநர் குழு ஒன்றை இந்த அரசு அமைக்க வேண்டும். டைரெக்டர், சட்டப்பேரவை உறுப்பினர் ஒருவர், மேல் அவை உறுப்பினர் ஒருவர், தொழிலாளர்களுடைய பிரதிநிதி ஆகியோரைக் கொண்ட ஒரு டைரெக்டரேட் ஏற்படுத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்கள் மிக உற்சாகத்தோடு தங்களுடைய ஸ்தாபனத்தில் வேலை செய்வதுபோன்ற உணர்ச்சியுடன் பணிபுரிய முன்வருவார்கள். இதுவரை காங்கிரஸ் ஆட்சியில் அவர்கள் ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளியிடம் வேலை செய்வதுபோன்ற உணர்ச்சியுடன்தான் பணிபுரிந்தார்கள். இன்றைக்குத்தான் தங்களில் ஒருவர் இந்தத் துறையில் அமைச்சராக வந்திருப்பதைப்போன்று, தங்கள் குறைகளைச் சொன்னவுடனேயே அவை கவனிக்கப்படும் என்கிற பூரிப்போடு பணிபுரிய முற்பட்டிருக்கிறார்கள். பொது மக்களும்கூட ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்றால், யாரோ ஒருவருடைய பஸ் போல நினைத்து வந்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு மக்களுடைய நன்மைக்காக கட்டணத்தை இந்த அரசு மாற்றியுடனே, இது நம்முடைய பஸ் என்கிற முறையில் போட்டி போட்டுக்கொண்டு இவற்றில் பயணம் செய்ய முன்வருகிறார்கள். இது வருங்காலத்தில் நல்ல லாபம் கிடைக்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கியுள்ளது.

நகர பஸ்களில் 10 பைசா, 14 பைசா, 16 பைசா, 18 பைசா, 22 பைசா என்பதாக இருக்கும் கட்டண விதிகளை 10, 15, 20 என்ற அடிப்படையில் மாற்றி அமைப்பது கண்டெக்டர்களுக்கும் பொதுமக்களுக்கும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும். மேலும் அவற்றை ஒவ்வொரு நிறத்தில் அச்சிட்டுக் கொடுத்தால் மிகவும் உதவியாக இருக்கும் என்பதாக இந்த அமைச்சரவையைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத் திற்கு வந்திருந்தபோது தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கேட்டு உடனே அவற்றில் 20 கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டதற்கு தொழி

1967 ஜூலை 4]

[திரு. எம். சி. பாலன்]

லாளர்கள் சார்பில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்கள் அமைச்சரவையைப் பாராட்டுகிறார்கள், புகழ்கிறார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல டிரைவர் கண்டெக்டர்களுக்கு இரவில் பஸ் நிற்குமிடத்தில் தங்கி உறங்குவதற்கு வசதி ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். ஓய்வு அறைகள் மிகவும் முக்கியம். அடுத்து கேரளாவுக்குப் பஸ்சில் யாராவது அரிசி மூட்டையை டிரைவர், கண்டெக்டருக்குத் தெரியாமல் வைத்துவிடுகிறார்கள், போலீசார் பிடிக்கும்போது பிரயாணிகள் யாரும் அதைத் தன் மூட்டை என்று ஒப்புக்கொள்வதில்லை. கண்டெக்டர், டிரைவர்கள் குற்றம் சாட்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே கேரள ஓரத்திற்கு போகிற பஸ்களில் ஒரு போலீஸ்காரரைப் போட்டு அரிசி கடத்தல் நடைபெறுது தடுப்பதோடு, இவற்றில் கண்டெக்டர், டிரைவர்களுக்கு எவ்விதமான பொறுப்பும் இல்லாது செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து தமிழகத்தில் வேலை செய்கிற கண்டெக்டர் டிரைவர்களுடைய சம்பளத்திற்கும், கேரளாவில் வேலை செய்கிற டிரைவர், கண்டெக்டர்களுடைய சம்பளத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இந்த வேறுபாட்டை நிவர்த்தி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து வரவேற்று என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையிலே நான் பேசும்போது, நமது பொதுப் பணித்தறை அமைச்சரவர்களுக்கு பஸ்களை தேசியமயம் ஆக்க வேண்டும் என்ற துறையிலே இருக்கின்ற அக்கறையையும் ஆர்வத்தையும் மிகப் பாராட்டுகிறேன். இருந்தாலும் தேசியமயமாக்கி விடுவதில் உள்ள நன்மைகளிவிட ஏற்படும் நஷ்டங்களே அதிகமாக இருக்குமென்பதை நம்முடைய முன் அனுபவத்திலிருந்து கொஞ்சம் அவர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதுவரை நமது நாட்டிலே நமது அரசாங்கத்திலே நடந்த பஸ் போக்குவரத்து எல்லாம் நஷ்டத்திலேதான் நடந்து இருக்கின்றன என்பதை இங்குள்ள தணிக்கை அறிக்கைகள் தெளிவாகக் காட்டுகின்றன. அவர்களுக்கு போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற அக்கறை இருக்கலாம். ஆனால், அப்படி ஆக்கிய பிற மாநிலங்களில் என்ன நடந்திருக்கிறது? மேற்கு வங்கத்தில் தனியார்களிடமே இத்தறை திருப்பிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆந்திராவிலும் தனியார்களிடமே திரும்பப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஆட்சியாளர்கள் எடுத்து நடத்துவதும் பிறகு திரும்பத் திரும்ப தனியார்களிடமே போய்க்கொண்டிருப்பதுமாக இருந்தால், அதில் எத்தனை நஷ்டம் ஆகிறது, யாருடைய முதல் நஷ்டம் ஆகிறது, நாட்டு மக்களுடைய முதல்தானே நஷ்டம் ஆகிறது என்பதையெல்லாம் நாம் சிந்திக்க வேண்டும்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மாத்திரம் அல்ல, அரசாங்கம் எடுத்து நடத்திய தொழில்கள் ஏதாவது இதுவரை லாபகரமாக நடந்து இருக்கிறதா என்று நன்றாக சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இங்கு பால் பண்ணை நடந்தது, லாபகரமாக நடந்ததா? கோழிப் பண்ணை ஒன்று நடந்ததே, அது லாபகரமாக இருந்ததா? பல கூட்டுப் பண்ணைகள் நடந்தன, அவை லாபம் கண்டனவா? வேறு எந்தப் பெரிய, பெரிய தொழில்களை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தி இருக்கிறது என்றால், அவை கோடிக்கணக்கில் நஷ்டத்திலேயேதான் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. கூட்டுறவு மில்களும் நடக்கின்றன. ஆனால் கணக்குக் காட்டப்படவில்லை. அந்தந்த ஸ்தாபனங்களில் அக்கறை உள்ளவர்கள் நேரிடையாக ஈடுபடவில்லை என்றால் இந்த நிலைதான் ஏற்படும்.

அமைச்சரவர்களுக்கு இப்போது தேசியமயம் ஆக்கவேண்டுமென்பதில் தான் அக்கறை இருக்கிறது. அதை மேற்பார்வை பார்க்கும் அத்தனை பேர்களுக்கும் அந்த அக்கறை உருவாகுமா அவர்கள் நம்முடைய நோக்கம் வெற்றிபெற துணை புரிவார்களா

[திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்]

[1967 ஜூலை 4]

என்பதை எல்லாம் சிந்திக்க வேண்டும். இந்த அமைச்சரவர்கள் மாறி நாளைக்கு வேறு ஒரு அமைச்சர் வந்தால், அவருக்கும் அதே அக்கறை இருக்குமா என்பதையும் சிந்திக்கவேண்டும். நம்முடைய நாட்டின் அனுபவம், பிற மாநிலங்களில் அனுபவம் இவைகளையெல்லாம் மிக மிக நன்றாக சிந்தித்து சீர்தூக்கிப் பார்க்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை என்னுடைய கட்சிக் கோரிக்கை என்று வைத்துக் கொள்ளாமல், என்னுடைய சொந்த தொழில், அனுபவம், நீண்டநாளைய அனுபவம் ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்ட யோசனையாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் எனக்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், நகர பஸ்கள் எல்லாம் நஷ்டத்திலேயே ஓட்டப்படுகின்றன என்பதை இன்றைய ஆடிப் ரிப்போர்ட் மிகத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது. இனிமேலும் நஷ்டத்திலேயேதான் ஓடும் என்பதும் கூறப்படுகிறது. இதையே தனியார்கள் நடத்தி யாராவது நஷ்டம் என்றால், இந்த ஆட்சி ஒத்துக்கொள்ளுமா? இப்படி நமக்கு ஏராளமான நஷ்டம் இருக்கும்போது அதை எதற்காக எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்? பிறர் தனக்கு தனக்கு என்று சம்பாதிக்கக் கூடிய பணத்தில் நாம் 80—85 சத விதம் வரை வாங்குகின்ற உரிமை இருக்கையில் பிறருக்கு ஊக்கத்தை கொடுத்து தனக்கு தனக்கு என்று சம்பாதிக்கும்படி செய்து, அவர்களிடம் இருந்து கிடைக்கும் பணத்தை நாட்டுக்கு உபயோகப்படுத்துவதுதான் சிறந்த முறையாகும் என்பதையும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் மிக மிக மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் குறிப்பிடப்பட்ட, டயர்கள், சாமான்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு அரசாங்க டெப்போக்களில் இருந்து எங்கெங்கு போகின்றன என்று சொல்ல முடியாது. இவற்றை எல்லாம் கண்காணித்து, காவல் இருப்பது மிகக் கஷ்டமான காரியம். அதுவும் பொதுத்துறையில் செய்வது என்பது நாட்டுக்கு அதிக நஷ்டத்தை விளைவிக்கக் கூடிய ஒன்றாகும். ஆகவே, இந்த தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை இந்த அரசு மீண்டும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். எடுத்துக் கொண்டு நஷ்டப்பட்டு, பின்னர் அதைத் தனியார் துறைக்கு விடுவது என்கிறபோது தனியார்களையும் இன்று நஷ்டப்படுத்தி, அரசாங்கப் பணத்தையும் நஷ்டப்படுத்துவதாக ஆகும். நாட்டு மக்களின் நல்வாழ்வில் அக்கறை கொண்டு இப்போதைக்கு இதை ஒத்தி வைக்கவேண்டும், பின்னர் நன்கு பார்த்து முடிவு எடுக்கலாம் என்று கூறி எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

* திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் நமது மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற போக்குவரத்துத்துறை மானியக் கோரிக்கையினை ஆதரித்து நன்றி தெரிவித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களை தேசியமாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் முதல் கட்டமாக, 75, 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை தேசியமாக்க அறிவித்திருப்பதை நான் மனமாரப் பாராட்டி வரவேற்று நன்றி தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கு பேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் இப்படிச் செய்தால் வழக்கு மன்றத்தில்—சுபரீம் கோர்ட் வரை பஸ் முதலாளிகள் போவார்கள் என்பதை அவர்களுக்கு வாதாடுகிற வகையில் பேசியதை நம் போன்றவர்கள் அறிந்தோம். அப்படிப் பேசிய நேரத்தில் இதுபற்றிய எல்லா விவரங்களையும் தெரிந்துகொண்டேதான் இந்த அரசு இந்தக் காரியத்தில் இறங்கியிருக்கிறது என்று நான் நம்புகிறேன். ஆகவே நாட்டுடைமை ஆக்குவதை நான் வரவேற்று கிராமப் பகுதிகளில் சிறிய சிறிய பஸ்களையாவது விடுவதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1967 ஜூலை 4]

[திரு. என். கிட்டப்பா]

அனைத்தப்போல் வருவாய் குறைந்திருக்கிற நகர மன்றங்களுக்கு நகர பஸ்களை நடத்திக்கொள்ளும் உரிமையை இந்த அரசு வழங்க வேண்டும். ஒட்டுவதற்கு லாயக்கற்ற பஸ்களை இன்றைக்கு அத்தாட்சி வழங்கப்பட்டு ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிற நிலைமையை மாற்றி அமைக்கவும் நமது அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும்.

நமது சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுகிற பாதையில் தனியார் நடத்துகிற ஹோட்டல்களின் வாசலில் இந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதைத் தடுக்க வேண்டுமென்று முன்வை ஒரு தடவை அமைச்சரிடம் கூறியிருக்கிறேன். அதனால் நகர மன்றங்களுக்கு, ஊராட்சி மன்றங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதற்கு அவர்கள் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அங்கே நிறுத்தாமல் சர்க்கார் பஸ்களை தனியார் நடத்துகிற ஹோட்டல் வாசல்களில் நிறுத்துகிறார்கள். குறிப்பாக கடலூரை பொறுத்தவரையில் ஒரு தனியார் ஹோட்டலில் சர்க்கார் பஸ்கள் நிறுத்தப்படுகிற காரணத்தினால், அவர் ஏராளமாகச் சம்பாதித்து வருகிறார். அதுபோல் மாமண்டிக்குப் பக்கத்தில் இந்த பஸ்களை நம்பியே தனியார் ஹோட்டல் நடத்தப்படுகிறது. இந்த நிலையைத் தவிர்த்து நகர மன்றங்கள், ஊராட்சி மன்றங்கள் ஏற்பாடு செய்துள்ள இடங்களிலேயே நிறுத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். மேலும் கடலூரிலிருந்து சிதம்பரம், மாயவரம் வழியாக திருச்சிக்கும் நாகை, சும்பகோணம் வழியாக திருச்சிக்கும் நீண்டதூர பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று ஏற்கனவே அமைச்சரிடம் கூறியிருக்கிறேன். அத்தகைய நல்ல காரியங்களை நாங்கள் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு எங்களது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அமைச்சர் அவர்கள் இப்பொழுது பொதுப்பணித்துறை அமைச்சராகவும், போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராகவும் இருக்கின்றார்கள். அவர்கள் சிறப்பான பல காரியங்களைச் செய்துகொண்டு வருகின்றார்கள். மாற்றார்கள் பார்த்து பொருமைப் படத்தக்க அளவுக்கு பணியாற்றிக்கொண்டு வருவதைத் தொடர்ந்து இத்தையும் எங்களுடைய தொகுதிக்குச் செய்து தரவேண்டுமென்று கூறி, அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட இந்த மானியத்துக்கு ஆதரவு நல்கி, என்னுடைய நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அமர்கிறேன், வணக்கம்.

* திரு. சோ. அழகர்சாமி : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்கு வரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்கள் தேசியமயமாக்கக்கூடிய திட்டத்தை முழு மனதோடு வரவேற்கிறேன். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ஸ்டாண்டிங் எரெக்டுக்கொள்ள இருக்கிறார்கள். 100 பஸ்கள், 150 பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்ற முதலாளிகள் எல்லாம் அவர்களுடைய பெர்மிட்டைப் புதுப்பிக்கின்ற காலத்தில் பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ் ஸ்டாண்டிங் சர்க்கார் உடமையாக அவற்றை ஆக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

கிராமப்புறங்களில் பஸ் போக்குவரத்து குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே கிராமப் புறங்களில் பஸ் போக்குவரத்தை அதிகமாகத் துரிதப்படுத்தக் கூடிய முறையில் அனுமதிகளை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இன்றுள்ள பெரிய நகரங்களில் கூட பஸ் ஸ்டாண்டிங் வசதியற்ற முறையில், சுத்தமில்லாமல் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் சுத்தமாக வைத்திருக்கக்கூடிய முறையில் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பெரிய நகரங்களில் கூட உதாரணமாக கோவை போன்ற நகரங்களில் பல இடங்களில் பஸ்கள் நிற்கின்றன. பஸ் ஸ்டாண்டிங் இல்லாத காரணத்தால், பிரயாணிகள் சங்கடப்பட நேரிடுகிறது. பொதுவாக பெரிய பஸ் நிலையங்களை அந்தந்த இடங்களிலே ஏற்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும்.

[திரு. சோ. அழகர்சாமி]

[1967 ஜூலை 4]

பஸ்கள், லாரிகள் விபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கின்றன. விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்பதை ஆராய்ந்து அப்படி விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்காக ஒரு நிபுணர் குழு அமைத்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். குறிப்பாக, வண்டிகள், மாடுகள் இவைதான் சேதமடைகின்றன. அவற்றிற்கு நஷ்டஈடு கிடைப்பதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. ஆகவே அப்படிச் சேதமடைந்தால் நஷ்டஈடு உடனே கிடைப்பதற்கு எல்லாவிதமான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, தேசியமயமாக்கப்பட்ட இடங்களில், தனியார் பஸ்களில் வேலை பார்க்கக்கூடியவர்கள் இனி என்ன ஆகுமோ, வேலை போய்விடுமோ என்று அச்சப்படுகிறார்கள். அந்த அச்சத்தைப் போக்கக் கூடிய முறையில் அவர்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க, அவர்களை அரசாங்கப் பஸ் போக்குவரத்திலே சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவதற்கு உத்தரவாதம் அளிப்பதற்கு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு நான் இந்த மானியத்தை முழு மனதோடு ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த அளவிலே என்னுடைய நிலை என்னவென்றால், நான் பஸ்விலே போய் வரக்கூடியவனே தவிர, எந்தவிதமான பஸ் ஒன்றும் அல்ல. இதைப் பற்றிச் சம்பந்தப்பட்டவர்கள், பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்கள் இவர்கள் எல்லாம் பேசியிருக்கிறார்கள், பஸ்ஸை உபயோகப்படுத்துகிறவன் என்ற முறையிலே நான் பேசுகிறேன்.

பொதுவாக கொள்கையிலே இப்பொழுதுள்ள சர்க்கார் ஒரு சில திட்டத்தை, கொள்கையை அறிவித்திருக்கிறார்கள். தேசியமயமாக்க வேண்டும், 75 மைல்களுக்கு மேலே இருப்பதை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கை. இந்தக் கொள்கை புதியது ஒன்றுமில்லை. முன்னாலே இருந்த சர்க்கார் 120 மைல்களுக்கு மேலே உள்ளவற்றை எடுத்துக்கொண்டார்கள். இந்தக் கொள்கையை இன்றைக்குக் கொண்டுவந்தவர்கள் முன்னாலே என்ன பேசினார்கள் என்பதை இப்பொழுது சொல்வோமானால், அப்படிப் பேசவில்லை என்றே பத்திரிகையில் அப்படி வந்தால்கூட நாங்கள் அதை மறுக்கிறோம் என்றே அவர்கள் சொல்லலாம். ஆனால் அதைப் பற்றி நாங்களும் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது. ஜனநாயக நாட்டிலே எதிர்க்கட்சி ஆளுங்கட்சியாகவும், ஆளுங்கட்சி எதிர்க்கட்சியாகவும், மாறுவது சகஜமான சமாச்சாரம். ஏழு எட்டு வருஷங்களுக்கு முன்னாலே இப்பொழுது முதமலமைச்சர் அவர்களாக இருக்கின்றவர்கள் அப்பொழுது எதிர்க்கட்சியிலே இருந்தபொழுது சர்க்கார் நடத்துகின்ற தொழில்களைவிட தனியார் நடத்துகின்ற தொழில்களில் இருக்கக்கூடிய சாதக பாதகங்களை சாங்கோபாங்கமாக விளக்கி இருப்பதை கேட்டுக்கொண்டிருக்கும்படியான பாக்கியத்தை அப்பொழுது நான் பெற்று இருந்தேன். சர்க்கார் நடத்துவதில் எல்லாம் சரியாக இல்லை, நஷ்டம் வருகிறது, குறித்த காலத்தில் போக முடியவில்லை; அதே சமயத்தில் தனியார்கள் சார்பாக இருக்கின்றவைகளில் குறிப்பிட்ட காலத்தில் போகக்கூடிய வசதி இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். சர்க்கார் பஸ்ஸுக்காக க்யூவில் நின்றாலும் இடம் கிடைப்பதில்லை, காலத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் போக முடியவில்லை. ஆனால் டி.வி.எஸ். பஸ் செல்லும்பொழுது அது செல்லும் நேரத்தை வைத்துக் கூட நாம் நம்முடைய கடிகாரத்தின் நேரத்தை சரி செய்துகொள்ளலாம் என்ற அளவில் உயர்ந்த முறையிலே நல்ல முறையிலே, சிக்கனமான முறையிலே நடைபெறுகிறது என்று அவர்கள் அன்று குறிப்பிட்டதை நான் இன்று ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன். அப்பொழுது அவர்களுடைய கருத்து அது. இப்பொழுது அந்தக் கருத்தை மாற்றியிருக்கலாம். படிப்படியாக சர்க்கார் ஐட்களாக மாற்ற வேண்டும் என்பது என்னுடைய கருத்து ஆகும். நான் பஸ்விலே போய்வரக்கூடியவன் தான், சொந்தக்காரன் அல்ல. சட்டப் பிரச்சினை எல்லாம் கிளப்பினால்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன்]

கள். எந்தக் காரியத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் சிக்கல்களுக்குக் குறை விருக்காது. இருக்கின்ற சிக்கல்களை அதிகப்படுத்தக்கூடிய தன்மையிலே சில சமயங்களில் போனாலும் போகலாம். கனம் அங்கத்தினர்கள் கூறிய மாதிரி நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியாவிட்டால் அவர்களுக்கு வேறு ரூட் கொடுப்பதற்கான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கக்கூடிய முறையில் சட்ட நிபுணர்களைக் கலந்து ஆலோசனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். பொதுப்படையாக தேசியமயமாக்குவதை எங்களுடைய கட்சியின் சார்பில் நான் வரவேற்கிறேன், அதைப் படிப்படியாகச் செய்தால் ஆட்சே பணியில்லை. எங்களுக்குப் பத்திரிகையில் வருவதுதான் தெரியும், புள்ளி விவரங்கள் எங்களுக்குத் தெரியாது. அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். தமிழிலே எழுதியிருக்கிறோம், தமிழக போக்குவரத்து என்று, எழுதவ தற்கு சாதாரணமாகச் சொல்லலாம் ஒரு ரூபாய் அல்லது 2 ரூபாய் ஆக லாம் என்று. ஆனால் வெளியிலே சொல்லக்கூடிய புகார்கள் என்ன வென்றால், 70 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேலே இதற்குச் செலவானது, டெண்டர் இதற்குக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று. இதற்கெல்லாம் அமைச் சர் அவர்கள் இறுதி உரையாற்றும்பொழுது பதில் சொல்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இறுதியுரையிலே சொல்வதைவிட இப்பொழுது சொல்லிவிடுகிறேன், பொதுமக்களிடையே தவறாகச் சொல் லப்படுவதைத் தடுக்க, நான் இப்பொழுது பதில் சொல்லுவதுதான் ஒழுங் கான முறையாக இருக்கும் என்ற அளவிலே இப்பொழுதே சொல்லிவிடு கிறேன். அதற்குச் செலவான மொத்தத் தொகை ரூபாய் ஆயிரம்தான். அதற்கு டெண்டர் விடாததற்குக் காரணம் அது டெண்டர் விடக்கூடிய அளவுக்குப் பெரிய தொகை அல்ல என்பதால்தான். இதை எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் அறிந்திருப்பார்கள். நிர்வாகத்திலே இருக் கிறவர்கள், பணியாற்றுகின்றவர்கள் எழுதிக் கொடுத்த விவரங்கள் இவை.

பி. ப.
1-00

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : அமைச்சர் அவர்கள் கூறியதை மிகவும் வரவேற்கிறேன். வெளியிலே சொல்லப்பட்டது முற்றிலும் உண்மையாக இருக்க முடியாது என்று தெரியும். இந்த மாதிரிச் சந்தேகங்களை எல் லாம் உடனுக்குடன் போக்குவதற்காக மிகவும் பாராட்டுகிறேன். தவறான அபிப்பிராயத்தை வெளியிலே பரவவிடாமல் பத்திரிகையிலே பார்த்த வுடனே சொல்லியிருக்கலாம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எந்தப் பத்திரிகையில் என்று சொன் னால் நல்லது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : 'எங்கள் பத்திரிகை', 'எங்கள் பத்திரிகை' என்று சொல்லலாம். எவ்வளவோ விஷயங்களையெல்லாம் . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் நினைக்கின்ற அந்தப் பத்திரிகையைப் பற்றி இந்த மன்றத்தில் பழைய தொழிலமைச்சர் அவர்கள் 'சாக்கடைப் பத்திரிகை' என்று குறிப்பிட்டார்கள். அத்தகைய சாக்கடைப் பத்திரிகைக்கெல்லாம் பதில் சொல்லிக் கொண்டிருக்க முடியாது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : அப்படி எந்தெந்தப் பத்திரிகை சாக் கடைப் பத்திரிகை என்று பார்க்கப்போனால், எவ்வளவோ பத்திரிகைகள் 'சாக்கடை' யிலே சேர்ந்துவிடும்.

இந்த பஸ் போக்கு வரத்தில் அதிகமான அளவுக்கு டிக்கட்டுகள் கட்ட ணம் ஏற்றப்பட மாட்டாது என்பது வரவேற்கத் தக்கதாகும். ரொம்ப அதிக மாக வரி போடும் சமயத்தில் பொதுமக்கள் கஷ்டத்தை அதிகப்படுத்தாமல் பழைய நிலையிலேயே அதை வைக்க வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் டிக்கட் கட்டணம் குறைந்தவுடனே வருமானம் அதிகமாகிவிட்டது என்று சொன்னார்கள். இதைப் பற்றி எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. காகிராமன் அவர்கள் புள்ளி விவரத்துடன் எடுத்துக் கூறினார்கள். 'மூன்று மாத்திர லேயே வருவாய், அதிகமாவதை வைத்து லாப நஷ்டத்தைக் கணக்கிட

[திரு. பி. ஜி. கருத்திருமணி]

[1967 ஜூலை 4]

முடியாது; வரும் பூராவும் வருவதை வைத்துத்தான் லாப நஷ்டத்தைக் கணக்கிட முடியும்; உடனடியாக வரும் லாபம் முதலீட்டுக்கே செலவாகி விடும்' என்று சொன்னார்கள். அந்த விஷயங்களில் கவனம் செலுத்தி நிர்வாகத்தை நல்ல முறையில் நடத்துவோமானால் நன்றாக இருக்கும். சில இடங்களில் சர்க்கார் பஸ் போகும்படியான இடங்களில் தனியார் பஸ்களும் இருக்கின்றன. இரண்டுக்கும் போட்டி இருக்கும்படியான சமயத்தில் சர்க்கார் போக்குவரத்தில் தனியார் பஸ் போக்குவரத்தைவிட லாப நஷ்டங்கள் அதிகமாக இருக்கலாம். என்னுடைய தாழ்மையான கருத்து சர்க்கார் பஸ் போகிற இடங்கள் பூராவும் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தாகவே இருக்க வேண்டும். தனியார் பஸ் போகும் இடங்கள் எல்லாம் தனியார் பஸ் போக்குவரத்தாக இருக்க வேண்டும்.

காபிடல் அவுட்லே ஆன் ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட் ஸ்கீமூக்காக 2½ கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி வைத்து இருப்பதில் இருந்து தனிப்பட்டோரிடமிருந்து எடுத்துக்கொள்ளும்போது அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்திற்கு ஈடாக அதிலிருந்து எடுத்துக் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில்தான் இன்று இருக்கிறோம். எல்லா பஸ் போக்குவரத்தையும் தேசியமயமாக்குவதில் அக்கறை இருந்தாலும், மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் நல்ல முறையில் துரிதமான பஸ் போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இந்த மாதிரி பஸ் போக்குவரத்தோடு மட்டுமல்லாமல், ரேங் பிரிவு என்று தனியாக ஏற்படுத்தி அந்தந்தப் பகுதியில் இருக்கும் மக்கள் உல்லாசப் பயணம் போக பஸ்களை விடுவதிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். நம் முடைய தமிழகத்தில் நல்ல போக்குவரத்து சாலைகள் இருக்கின்றன. தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்திருப்பதை அதிகமாக இந்த மாதிரி ரேங் பஸ்களாக விடுகிறபோது அதிக சார்ஜ் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கமே ஆயிரம் பஸ்களையாவது மாவட்டத்திற்கு 100 பஸ்கள் வீதம் உல்லாசப் பயணிகளுக்கான பஸ்ஸாக விட்டால் வரும்படி அதிகமாக இருக்கும். மக்களுக்குப் பணி புரிவதில் சிக்கனத்தைக் கையாண்டு அதிகமான வசதிகளை மக்களுக்குச் செய்து கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கூறி எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரிக்கிறேன்.

* **மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி :** துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் இந்த மன்றத்தின் முன்னால் வைக்கப்பட்டு மன்ற உறுப்பினர்களுடைய நல்ல அறிவுரைகளையெல்லாம் பெறத் தக்க அளவுக்கு மூன்று மானியக் கோரிக்கைகள்—அந்தத் துறையினுடைய பொறுப்பு போற்றி இருக்கிறவன் என்ற முறையில்—என்னுடைய இறுதி உரைக்காகக் காத்திருக்கின்றன. மன்றத்திலே பல்வேறு உறுப்பினர்களும் இன்றைய தினம் பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்குவதற்காகத் தங்களுடைய நல்ல ஆதரவை யெல்லாம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். கட்சி சார்பற்ற முறையில் அநேகமாக எல்லா உறுப்பினர்களுமே நாட்டுடமையாக்குகின்ற கொள்கையை வரவேற்றிருக்கிறார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். சுதந்திரக் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூட, 'தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைக்குச் சுதந்திரக் கட்சி விரோதமானது என்று பல ராலும் கூறப்பட்டாலும்கூட, இப்போதுள்ள அரசு நாட்டுடமை ஆக்குகின்ற கொள்கைத் திட்டம் நல்ல நிர்வாக மேம்பாட்டுடன் பொதுமக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு நன்மை அளிக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு வெற்றிகரமாக இருக்கும்; அந்த அளவுக்குக் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்' என்று குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு நன்றி.

இந்தத் தொழிலில் அதிக அனுபவம் உள்ள காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் நல்ல பல கருத்துக்களையெல்லாம், தேவையான பல கருத்துக்களையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறைக்கும், மற்றும் தனியார் துறையில் இருக்கின்ற பஸ்களுக்கும், வண்டிகளுக்கும் தேவையான சட்டங்களை எப்படி எப்படி இயற்ற வேண்டுமென்று

1967 ஜூலை 4]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

மென்பதைக் குறித்து அவர்கள் அனுபவ ரீதியான பல கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் நன்றி கூறக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ் தொழிலில் என்னைப் போலவே அனுபவம் இல்லாத சிலர், நண்பர் வியாகம் போன்றவர்கள், பஸ் முதலாளிகளுக்காகப் போர்க் கொடி உயர்த்தும் அளவுக்குப் பேசினார்கள். ஆனால், அது ஏன் என்றே புரிய வில்லை. ஒரு வேளை இன்று அவர்கள் எடுத்திருக்கின்ற புதிய நிலைபோலும் என்ற அளவிலேதான் அதை விடுத்திட விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கை பல ஆண்டுக் காலமாக நாட்டிலே பேசப்பட்டு வந்து காங்கிரஸ் கட்சியின் அரசாலே கூட ஏற்றுக்கொள்ளத் தக்க அளவுக்குப் பல முறை பல கட்டங்களில் அதற்கான வழி வகைகள் எல்லாம் யோசிக்கப்பட்டு, திரு. வினாயகம் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல் என்ன காரணத்தாலோ அவை விடப்பட்டன. என்ன காரணத்தாலோ என்ற அந்த வாசகத்தைத்தான் இந்தப் புதிய அரசு கோடிட்டு வைத்து, சிந்தித்துப் பார்த்து, அந்தக் காரணத்தை உணர்ந்த பிறகு, இந்தக் காரணத்திற்காகவெல்லாம் ஒரு நல்ல கொள்கையை முடக்கிவைத்து விடக் கூடாது என்ற சீரிய தன்மையில், அடிப்படையில், நாட்டுடமையாக்குகின்ற அந்தக் கொள்கையைப் படிப்படியாகக் நிறைவேற்றுகின்ற கட்டத்தில் புதிய அரசு முதற்படியாக 75 மைல், அதற்கு மேல் உள்ள பேருந்து வண்டிகளை எல்லாம் அந்த உரிமையாளர்களுடைய வழித் தட உரிமைகள் முடிவுற்றதும் புதுப்பிக்காமல் அவற்றை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்துவது என்ற கொள்கையை வகுத்திருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையின்படி இந்த ஆண்டு எவ்வளவு பேருந்து வண்டிகளை இந்த அரசு ஏற்க இருக்கிறது என்ற கணக்கையும் நான் என்னுடைய முன்னுரையில் உங்களுடத்தில் தெரிவித்திருக்கிறேன்.

• பஸ் முதலாளிகளாக இருக்கக்கூடிய திரு. காகிராமன் அவர்களைப்போன்ற வர்களேகூட 75 மைலுக்கு மேல் உள்ளவற்றைத் தேசியமயமாக்கியிருப்பதை வரவேற்றிருக்கிறார்கள். வரவேற்றதோடு மாதிரமல்லாமல் வரவேற்ற நேரத்திலே அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். 'ஏற்றுக்கொள்வதைப்பற்றி மறுப்பு இல்லை; ஆனால் தகுந்த இழப்பீடுகள் முதலாளிகளுக்குத் தரப்பட வேண்டும்' என்று சொல்லி, தரவில்லை நீதிமன்றத்திற்குப் போவோம் என்றெல்லாம் சொல்லாமல், அவர்கள் மிகுந்த அக்கறையோடும், பொறுப்பு போடும், இதிலே பஸ் முதலாளிகள் எப்படிப்பட்ட வாபத்தை ஆண்டாண்டுக் காலமாக அனுபவித்து வந்திருக்கிறோம்; நாட்டுக்காக ஒரு கொள்கைக் காக தியாகத்தைச் செய்து தீரவேண்டுமென்ற நல்ல உள்ளத்தோடு, 'நீதிமன்றம் இருக்கிறது; அதன் நெடிய படிக்கட்டுகள் இருக்கின்றன; இங்கே மாத்நிரமல்ல; சுப்ரீம் கோர்ட் இருக்கிறது', என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லாமல், 'வேறு ஏதாவது மாற்று வழியாவது காணுங்கள்' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தப் புதிய அரசு இப்போது வகுத்துக் கொண்டிருக்கிற தேசியமயக் கொள்கைகளுக்கு ஊறு தேடாமல், அந்தக் கொள்கைகளின் வட்டத்திற்கு உள்ளாக நின்று 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதன் காரணமாகப் பாதகம் அடைகின்ற பஸ் முதலாளிகளுக்கு வேறு ஏதாவது உதவிகள் செய்ய முடியுமா என்பதை நிச்சயமாகப் பரிசீலிக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே திரு. காகிராமன் அவர்களுக்கும், அவர் மூலம் 'இந்த பஸ் முதலாளிகளெல்லாம் கொடுமைப்படுத்தப்படுகிறார்கள், மெள்ள மெள்ள கொல்லப்படுகிறார்கள்' என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகின்ற வாதங்களுக்கும் என்னுடைய பதிலே இந்த வகையிலே எடுத்துக் கூறப் பெரிதும் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தேசியமயமாக்குகிற கொள்கையை நாடு வரவேற்கிறது என்று எல்லாக் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்களும், குறிப்பாகத் தமிழரசு கழகத் தலைவர் அவர்களும், இடது சாரி கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்களும், பி.எஸ்.பி., எஸ்.எஸ்.பி., கட்சித் தலைவர்களும் இங்கு எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாடு வரவேற்கிறது இந்த நல்லத் திட்டத்தை. நாட்டிலுள்ள பொதுமக்கள் எவ்வளவு ஆர்வத் தோடு இதைக் கவனித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை 4]

அங்கத்தினர்கள் சுட்டிக் காட்டியதுபோல் பஸ் எல்லாம் இன்றைய தினம் பொதுமக்களின் கவனத்தை ஈர்த்த ஒன்றாக மாறி அதில் கூட்டம் எந்த அளவிற்குப் போகிறது என்பதைக்கூட கவலை யோடு பொதுமக்கள் பார்க்கும் அளவிற்கு அவ்வளவு அக்கறை இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் தமிழக மக்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்படி ஏற்பட்டதற்கு அடையாளமாகத் திருச்சியில் இன்றையதினம் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிற எக்ஸ்-சர்வீஸ்-மென் நடத்துகிற ஒரு இலாகா அவர்கள் 15-க்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களையும் இருபதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து வண்டிகளையும் கொண்டிருக்கிற அந்த எக்ஸ்-சர்வீஸ்-மென் நடத்திக் கொண்டிருக்கிற அந்தத் துறையை அப்படியே சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளட்டும், நாங்கள் அதை அப்படியே வழங்கிவிடுகிறோம் எங்கள் செலவு இரண்டு மூன்று மால்கள்தான் அதை மட்டும் அனுமதியுங்கள், இதை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று அரசுக்கு விண்ணப்பித்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசு ஆராய்ந்து முடிவு எடுக்க இன்னும் இரண்டு நாட்களில் அவர்கள் சென்னைக்கு வர இருக்கிறார்கள். ஆகவே தமிழகத்தில் உள்ள முற்போக்கு எண்ணம் படைத்தவர்கள் அனைவரும், இந்த அரசின்பால் நல்ல எண்ணம் வைத்திருக்கிற அனைவரும், இந்த அரசு செய்யும் காரியங்கள் தமிழ் நாட்டு மக்களின் நன்மைக்காகச் செய்யப்படுகிற காரியங்கள் என்று கணக் கெடுத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் அனைவரும் இந்த முயற்சியை இன்றைய தினம் இனிது பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

“தமிழக அரசு போக்குவரத்து” என்று தமிழில் பொறித்ததும், திருக்குறளை அதில் எழுதுவதும், திருவள்ளூர் படத்தை வண்டிகளில் வைப்பதும் பெரிய சாதனையா? என்று வெளியே பேசப் பட்டால் அது மாலே நேர மேடை விவகாரங்கள் என்று விட்டுவிடலாம். என்றாலும் சட்டமன்றத்தில்கூட அருமை நண்பர் திரு. ஜார்ஜ் அவர்கள் இது ஒரு பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். அவர்கள் கேட்டது, நாங்கள் கட்டி வைத்த பஸ்கள் அதில் நீங்கள் எழுதுவது பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். இவர்கள் கட்டிய வண்டிகள் தான் என்பதை மறுக்கவில்லை. அந்த பஸ்களோடு நாம் நிறுத்திவிடவில்லை. மேலும் அதிகமான பஸ்களையும் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். நான் பெற்ற பெண், நீ தாலி கட்டுவது பெரிய சாதனையா என்று சாதாரணமாகக் கேட்டு விடலாம். ஆனால் அந்தத் தாலிபெற்ற பெண்ணின் கழுத்தில் எந்த சுபக்குரியை உலகத்திற்கு உணர்த்திக் கொண்டிருக்கிறதோ, மங்கல மகிமையை நாட்டுக்கு உணர்த்திக் கொண்டு வருகிறதோ, அந்த மங்கல மகிமையை, அந்த எழில் அழகை “தமிழக அரசு” என்ற தமிழ் எழுத்துக்கள் பெண்ணின் கழுத்தில் கட்டப்படுகிற தாலியைப் போன்று இன்றையதினம் ஒளிவிட்டுப் பிரகாசித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கு எடுத்துக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (ஆரவாரம்) ஆகவே, சிறிய சாதனைதான் என்றாலும் பெரிய உள்ளத்திலிருந்து எழும்பு சாதனை. இந்தச் சிறிய சாதனை இருபது ஆண்டுகளாகச் செய்யப்படாமல் இருந்தது ஏன் என்பதற்கான கேள்விக்கு இந்த நாட்டுமக்கள் தங்களை ஆள்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அவர்கள் மறந்து விடக்கூடாது.

அவினாசி தொகுதி உறுப்பினர், சுதந்திராக் கட்சி உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் அவர்கள் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை நாம் அதி தீவிரமாக நடத்த வேண்டுமென்று மனதில் கொண்டிருக்கிறேன் என்று கூறிவிட்டு, ஆனால் சாத்தியமா என்ற கேள்வியைக் கேட்டார்கள். அனுபவம் வாய்ந்த பெரியவர் அவர்கள். நஷ்டம், நஷ்டம் என்று எல்லாத் துறைகளையும் அதிலும் குறிப்பாக, நகர பஸ் போக்குவரத்துத் துறையைக் காட்டி விட்டு, நகர பஸ்களை, எல்லாம் மேலும் நடத்திக் கொண்டிருப்பது ஏன்? என்ற வினாவை விடுத்தார்கள். சென்னை நகர பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்கு ரூபாய் 20, 30 லட்சம்,

1967 ஜூலை 4]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

என்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பது உண்மை என்றாலும் அதில் ஒரு உண்மையை மறந்துவிடக்கூடாது. என்ன கரணத்தினால் முன்பிருந்த அமைச்சர் அவர்கள் அந்த உண்மையை உலகத்திற்கு எடுத்துச் சொல்ல மறந்து விட்டார்கள் அல்லது மறுத்துவிட்டார்கள் என்று தெரியவில்லை. சென்னை நகர பல்களின் மூலம், பஸ் முதலாளிகள் கட்டுகிற வரியைப்போல் சென்னை நகரத்து பஸ் துறையும் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் ஆக்ட் வரியிலும் 50 லட்சம் ரூபாய் ஆண்டொன்றுக்கு சென்னை நகர பஸ் மூலம் வரி கட்டப்படுகிறது. சர்சார்ஜ் மூலம் 35 லட்சம் ரூபாய் வரி கட்டப்படுகிறது. ஆகவே, 85 லட்சம் ரூபாய் இந்தச் சர்க்காருக்கு, சென்னை நகரில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பல்களின் வசூலிலிருந்து சர்க்கார் பஸ்ஸை வரியாக கட்டுகிறது. இதை ஏதோ புக் அட்ஜெஸ்ட்மெண்ட் என்று கருத வேண்டாம் செக்காகத் தரப்படுகிற, பணமாகத் தரப்படுகிறது. வருகிற வருவாயிலிருந்துதானே தருகிறீர்கள் என்று கேட்கலாம். ஆனால் சென்னையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பல பஸ் வழிகளில் இன்றைய தினம் மிகவும் குறைவான பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொண்டதான் செல்கிறது. சென்னை நகரபஸ்கள் தேசிய உடைமையாக யில்லாமல் தனி முதலாளிகளிடம் இருந்திருக்குமானால் அவர்கள் இவ் வளவு பஸ் வழித் தடங்களை சென்னையில் விட்டுக் கொண்டிருக்கமாட்டார்கள் இவ்வளவு பல்களை இந்த நஷ்டத்தில் விட்டுக் கொண்டிருக்க மாட்டார்கள். சர்க்கார் ஏற்று நடத்திவந்திருந்த இந்த நஷ்டத்தைப் பொருட்படுத்தாமல் அதே நேரத்தில் 85 லட்சம் ரூபாயையும் சர்க்காரின் கருவூலத்திற்கு வரி மூலம் அளிக்கிறது என்ற அளவில் பல பஸ் வழித்தடங்களில் பிரயாணிகள் குறைவாகயிருந்தாலும் சிலவிடங்களில் 24 சதவீதத்திற்குக் குறைவாகக் கூட பிரயாணிகள் சில வழிகளில் ஏறிலும், அதைப் பொருட் படுத்தாமல் பொது மக்களின் நன்மைக்காக எல்லாவிடங்களிலும் இந்நிறுவனம் அரசின் சார்பாக பேருந்து வண்டிகளை இன்றைய தினம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறது.

ஆனால், பாக்டர் ஹான்டே அவர்களும், மற்றச் சில உறுப்பினர்களும் எடுத்துச் சொல்லியவாறு இன்னும் நிர்வாகத்தில் சீர்திருத்தம் தேவை என்பதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். பல குறைபாடுகள், பல ஊழல்கள் இருந்திருக்கின்றன. இன்னும் அறவே அவை களையப்படவில்லை என்பதை மனமார ஒப்புக்கொள்கிறேன். அதற்கான வழிவகைகளைக் காண ஒரு விஜிலன்ஸ் கமிட்டி என்ற அளவில் கூட இப்போது செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருந்தாலும், அப்படிப்பட்ட குழு ஒன்று தேவை என்று இந்த அரசு கருதுகிறது. அந்தக்கருத்து ஆலோசனையில் இருக்கிறது. நண்பர் வினயகம் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியது போல் அது ஒரு படையல்ல, அதுவும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்காக, கட்சி அங்கத்தினர்களுக்காக ஏற்படுத்தப்படுகிற படையாக இருக்குமோ என்ற வினாவை எழுப்பினார்கள். எப்படி இன்றையதினம் நகரத்தில் ஆலோசனைக் கமிட்டி இருக்கிறதோ அதே போன்று மாநில அளவிலும் மோட்டார் போக்குவரத்திற்கான ஆலோசனைக் குழு இருக்கிறது. அதில் சற்று வேறுபடுகிற அளவில்—முரண்படுகிற அளவில் அல்ல—வேறுபடுகிற அளவில் இந்தக் கமிட்டியை அமைக்கவேண்டுமென்று கருத்து நிலவுகிறது. அதுபற்றி ஆய்வுக் கட்டத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால் முழுமையாக இப்போது வெளியிடமுடியாமல் இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்காக சிலர் இங்கு பரிந்து பேசினார்கள். தொழிலாளர்களின் அரசு என்ற வகையில் நான் இத்துறைப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டதும் சென்னையிலே இருக்கிற எல்லா பணிமனைகளிலும் ஒவ்வொரு நாளும் இரண்டாயிரத்திற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களைக் கூட்டுவித்து அவர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கேட்டு அவர்கள் அத்தனை பேர்களும் அவர்களது கோரிக்கைகளை எடுத்துச்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை]

சொல்ல அவற்றை ஆராய்ந்து சென்ற 1964-ம் ஆண்டு நடைபெற்ற வேலை நிறுத்தத்தின்போது பழிவாங்கப்பட்ட 11 தொழிலாளிகளையும் வேலைக்கு மறுபடியும் சேர்த்துக்கொள்கிற உத்தரவையும் நிறைவேற்றி, அதை அமல்படுத்தி அவர்கள் மீண்டும் மறுவாழ்வு பெறுகிற சூழ்நிலையை உருவாக்கி, அதுமட்டுமல்லாமல் 22 கோரிக்கைகளை குரோம்பேட்டையில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் சென்னை நகரில் உள்ள தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும், அவர்கள் பணிமனைகள் சார்பாகவும் அளித்த நேரத்தில், அவற்றில் 12 கோரிக்கை உடனடியாக நிறைவேற்றப்படும் என்று உறுதி அளித்து அவைகள் நிறைவேற்றப்படுகிற கட்டத்தில் இன்றையதினம் இருக்கின்றன. திருச்சியில் உள்ள தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளைக்கேட்டு அவர்களின் 20-க்கு மேற்பட்ட கோரிக்கைகளில் 14 கோரிக்கைகள் உடனடியாக நிறைவேற்றப்படும் என்று உறுதி அளித்து அவையும் நிறைவேற்றப்படுகிற கட்டத்திலே உத்தரவுகளுக்காக இன்றையதினம் காத்து நிற்கின்றன.

திரு. பாலன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல் கன்னியாகுமரியில் உள்ள பணிமனைகளில் உள்ள தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகள் எல்லாம் ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு அங்கும் உடனடியாகத் தீர்க்கக்கூடிய கோரிக்கைகள் பலவற்றை ஏறத்தாழ 12-க்கு மேற்பட்ட கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு உத்தரவுகள் போடப்பட்டு அவையும் அமல்படுத்துகிற கட்டத்தில் இருக்கின்றன. திரு. வினாயகம் அவர்கள் ஒன்று சொன்னார்கள், கண்டக்டர்களுக்கு போனஸ் தரவேண்டும், இப்போது இருப்பதைவிட அதிகப்படுத்தப் பட்டவேண்டும், ஐந்து ரூபாயாக ஆக்கப்பட்டுவருமென்று சொன்னார்கள். அப்படி ஐந்து ரூபாய் ஆக ஆக்குவதைவிட வசூலைப் பொறுத்து கலெக்ஷன் அடிப்படையில் ஒரு கண்டக்டர் எவ்வளவு ஒரு ரூட்டில் வசூல் செய்து தருகிறார், அல்லது அவர் செல்கிற அவர் டிரிப்பில், பயணத்தில் எவ்வளவு வசூல் செய்து தருகிறார் என்ற முறையை ஏற்படுத்தி வசூல் அடிப்படையில் போனஸ் தந்தால், பூரிப்பு ஊதியம் தரப்பட்டால் அவர்களை ஊக்கப்படுத்தி போட்டி மனப்பான்மையை கண்டக்டர்களிடம் வளர்க்கவும், அதன் மூலம் நல்ல வருமானத்தைப் பேருந்து வண்டிகள் இலாகா பெறுவதற்கும் முடியும் என்ற அளவில் அதைப்பற்றி யோசிக்கப்படுகிறது. அது மிக விரைவிலே நிறைவேற்றப்படும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு) காரோட்டிகளையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று குறிப்பிடுகிறார்கள். அதுவும் யோசிக்கப்பட இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில் விரைவு வண்டிகளில் மைலுக்கு 6 காசுகள் என்று இருந்ததை 5 காசுகளாகக் குறைத்தோம். எனது நண்பர் ஜார்ஜ் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட கவலையெல்லாம், இதற்காக எப்படியும் பாராட்டுவது என்பது. அவர் ஒரு கேள்வியையே கேட்டார். 6 காசுகள் என்று இருந்ததை 5 காசுகளாகக் குறைத்ததை எப்படியும் பாராட்டுவது, மறுபடியும் அதைக் கூட்டி விடக்கூடுமே, எப்படியும் பாராட்டுவது என்று பாராட்டுதலைக் கொஞ்சம் ஒத்திப்போட்டிருக்கிறார். அவரிடத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன், இப்போது குறைக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த 5 காசுகள் இந்த அரசு நீடிக்கிற வரையில் மாறுதல் என்பதை நான் அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். (ஆரவாரம்). அவருடைய பாராட்டுதலை ஒத்தி வைத்திருந்தாலும் அட்வான்ஸாகத் தந்துவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்படன மப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையில் கட்டண மாற்றங்கள் தேவை என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. 14 காசுகள் என்று இருக்கிற காரணத்தினால் கண்டக்டர்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் இடையே ஏற்படுகிற தகராறுகள்

1967 ஜூலை 4]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

சில இடங்களில் 22 காசுகள் என்று இருக்கிற காரணத்தினால் ஏற்படுகிற தகராறுகள் பல முறை சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கின்றன. கடந்த ஐந்து, பத்து ஆண்டுக் காலமாக நாங்களும் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறோம். அவையெல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படமுடியாது என்ற பதில்தான் இந்த மன்றத்திலே அப்போது இருந்த ஆளும் கட்சியினால் தரப்பட்டிருக்கிறது. 14 காசுகள் என்பதை 15 காசுகளாக ஆக்கி, 22 காசுகள் என்பதை 20 காசுகளாக ஆக்கி, இப்படிப்பட்ட மாறுதலைச் செய்வலாமா என்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கான விவர அறிக்கைகளெல்லாம் வந்து சேர்ந்துவிட்டன. வருகிற செப்டம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதல்—நமது முதலமைச்சர் அவர்களின் பிறந்த நாளிலிருந்து—சென்னை நகரத்தில் அமல்படுத்தப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (ஆரவாரம்).

அடுத்தபடியாக ஒன்றைப் பல் உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். “ 40 மைல்கள், 50 மைல்கள் என்ற அளவில் ஒடிக்கொண்டிருக்கிற சாதாரண வண்டிகளுக்கு—தனியார் வண்டிகளுக்கு—கிலோ மீட்டருக்கு மூன்று காசுகள் என்று இருக்கிறது; சர்க்கார் இப்போது புதிதாக, தற்காலிகமாகப் போட்டிருக்கிற பேருந்து வண்டிகளில் இரண்டு காசுகள் என்று இருக்கிறது; அது தனிப்பட்ட முதலாளிகளைப் பெரிதும் பாதிக்கிறது; 75 மைல்கள் என்ற அளவை ஏற்படுத்தி, அதற்கு மேல் உள்ளவற்றையெல்லாம் நாட்டுமையாக்கிவிட்டு காரணத்தினால், ஏற்கனவே பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற முதலாளிகளுக்குப் பெரும் பாதகத்தை உண்டாக்கக் கூடும் ” என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. இந்த இரண்டு காசுகள் என்று போட்டிருப்பதற்குக் காரணமே, இவர்கள் மூன்று காசுகளிலிருந்து எப்போது இறங்கப் போகிறார்கள் என்று எதிர்பார்த்துத் தான். இரண்டு பைசா என்று போட்டிருப்பது, அவர்களைச் சிக்கவைக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான்; அவர்களை இம்சிக்க வேண்டும், கொடுமைப்படுத்துவேண்டும் என்று அல்ல. திருநெல்வேலியைச் சேர்ந்த ஐம்பதுக்கும் மேற்பட்ட பேருந்து வண்டி உரிமையாளர்களும், மதுரை, இராமநாதபுரத்தைச் சேர்ந்த ஐம்பதுக்கும் மேற்பட்ட பேருந்து வண்டி உரிமையாளர்களும் என்னிடம் வந்தார்கள். ஒரு வேளை அவர்கள் திரு. வினாயகம் அவர்களிடமெல்லாம் சென்று விட்டு, கோர்ட்டுக்குப் போய்ப் பார்க்க வேண்டியவர்களை யெல்லாம் பார்த்துவிட்டு என்னிடம் வந்தார்களோ, அல்லது இதற்குப் பிறகு பார்க்கப் போவார்களோ என்று எனக்குத் தெரியாது. ஆனாலும் வந்தார்கள். அவர்களில் திருநெல்வேலியைச் சேர்ந்தவர்கள் 75 மைல்கள் அளவுக்குத் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருப்பதை அவர்களுடைய மசூரில் முதல் பக்கத்தில் வரவேற்று எழுதியிருக்கிறார்கள். அடுத்தாற்போல வந்தவர்கள், நாமும் சர்க்காருக்கும் கிலோமீட்டருக்கு இரண்டு காசுகள் என்று இருப்பதை மூன்று காசுகளாக ஆக்கவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். நான் அவர்களிடத்திலே சொல்லியிருக்கிறேன், மாவட்ட ரீதியில் இருக்கிற எல்லா பஸ் முதலாளிகளும், அமைப்புகளும் இதுபற்றிச் சர்க்காருக்கு எழுதினால், இருக்கக்கூடிய பாதகங்களைப் பற்றி எழுதினால், அவர்கள் மூன்று காசுகளிலிருந்து 2½ காசுகள் என்று குறைத்துக்கொண்டால் நாமும் 2 காசுகளிலிருந்து 2½ காசுகளுக்குப் போய் உதவலாமா என்ற யோசனை இருக்கிறது. இது முடிவல்ல, அதுபற்றி மாவட்ட ரீதியில், எல்லா மாவட்டங்களிலும் இருக்கிற சங்கங்களின் மூலமாக எழுதுவார்களானால் அதுபற்றி யோசிக்கப்படும் என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிடுகிறேன்.

விபத்துகளைப்பற்றி, பல்களால் மாத்திரமல்லாமல் லாரிகளாலும், ஏனைய மோட்டார் வண்டிகளாலும் ஏற்படுகிற விபத்துக்கள்பற்றி இங்கு எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. நான் உள்ளபடியே பொது நலங்கள் நன்மைக்காக, எல்லாக் கட்சிகளையும் சேர்ந்த பொது நல வாதிகள் இதிலே ஆக்கறை

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை 4]

செலுத்தவேண்டுமென்று ஒரு பட்டியலைப் படித்துக்காட்டுவது தேவை என்று கருதுகிறேன். 1966-ம் ஆண்டு மாதத் திரம்—சென்ற ஆண்டு மாதத் திரம்—ஏற்பட்டிருக்கிற விபத்துகளில், அந்த விபத்துக்களிலே ஆளாக்கப்பட்ட பேருந்து வண்டிகள் எவ்வளவு என்று பார்த்தால், சென்னையில் 863. மொத்தத்தில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்தையும் எடுத்துக்கொண்டால் செங்கற்பட்டு, வட ஆற்காடு என்று இப்படி மாவட்டங்களில் மொத்தம் 1,950 பஸ்கள் விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன, அதிலே லாரிகள் 2,317 விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. டாக்ஸிகள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் 719 விபத்துக்களில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. ஆக மொத்தம் 4,986 போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. இதன் மூலம் கொல்லப்பட்டவர்கள் 707 பேர்கள். ஓராண்டுக் காலத்தில் 707 பேர்கள் போக்குவரத்துச் சரீலையில் வாகனங்கள் மூலம் கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள். 1960-ம் ஆண்டிலிருந்து 1967-ம் ஆண்டு வரையில் எவ்வளவு பேர்கள் கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால், 1959-60-ல் 537 பேர்களும் 1960-61-ல் 615 பேர்களும், 1961-62-ல் 670 பேர்களும், 1962-63-ல் 679 பேர்களும், 1963-64-ல் 661 பேர்களும், 1964-65-ல் 702 பேர்களும், 1965-66-ல் நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்ட 707 பேர்களும் விபத்துகளிலே கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது சாதாரணமான விஷயமல்ல. மனித உயிர்கள் நசுக்கி எறியப்படுகிற காய்கறித் துணுக்குகள் அல்ல; மனித உயிர்கள் காலால் மிதிக்கப்படுகிற பூச்சி, புழுக்கள் அல்ல. வாகனங்களை ஓட்டுகிற காடோட்டிகளானாலும், கண்டக்டர்களானாலும், மனித உயிர்களை அலட்சியப் படுத்துவது அளவுக்கு மிக அக்கறையற்ற தன்மையில் இந்த வாகனங்களைச் செலுத்தி வருகிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. இதிலே ஈடுபடுகிறவர்களை, இன்னும் ஜீவிரமாக அவர்கள் மீது கடும் நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கான முறைகளை நாம் மேற்கொள்ள வேண்டும். லாரி விபத்துக்களைப் பொறுத்தவரையில் லாரிகளை இரவு நேரத்தில் செலுத்துவதால்தான் ஏற்படுகின்றன என்று காரணம் சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால் பஸ்களெல்லாம் இரவில் ஓடுவது இல்லை. அதிலும் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இதிலே நல்ல அக்கறை, பயிற்சி பெற்ற கார் ஓட்டுகிறவர்கள், கண்டக்டர்களால் நடத்தப்பட வேண்டும். இதற்கு அனைவரும் ஒத்துழைப்புத் தரவேண்டும். நல்ல யோசனைகளை மாநில அளவில் அமைந்திருக்கும் பஸ் போக்குவரத்து ஆய்விக்குழு—ஆலோசனைக் குழு—அரசுக்கு எடுத்துச் சொல்லும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். அவர்களுடைய நல்ல ஆலோசனைகள் தமிழ்நாட்டு மக்களின் உயிர்களைப் பாதுகாப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். பயன்படுத்தப்படும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகமாக ஏற்றுவது குறித்து உறுப்பினர் திரு. ஆசைத்தம்பி எடுத்துச் சொன்னார்கள். கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்கள் என்பதற்காக அந்த உத்தரவு நிறுத்தப் பட்டிருக்கிறதோ என்று ஐய வினாவின் எழுப்பினார்கள். அது இல்லை காரணம். எத்தனை பேர்கள் இந்த வண்டிகளில் ஏறலாம் என்ற கணக்கினை நாம் நிர்ணயிப்பதன் காரணமாக, இந்த வண்டிகளைத் தயாரித்த நிறுவனங்கள் அதுபற்றிய தகவல்களை அனுப்பவேண்டுமென்றுத் அரசின் சார்பாகக் கேட்கப்பட்டது. அவர்கள் தகவல்களை அனுப்பச் சற்றுத் தாமதமாகிவிட்டது. அவர்கள் அனுப்பிய விதத்தில் ஃபியட் கார்களில் டிரைவர் அல்லாமல் நான்கு பேர்களும், அம்பாஸ்டர் கார்கள் டாக்ஸி ளாகப் பயன்படுத்தப்பட்டால் டிரைவர் அல்லாமல் ஐந்து பேர்களும் அதைவிடப் பெரிய வண்டிகளில்—300-க்கு மேற்பட்ட வண்டிகள் இருக்கின்றன—டிரைவர் அல்லாமல் ஆறுபேர்களும் ஏறலாம் என்ற அளவுக்கு இந்த வண்டிகளைத் தயாரித்த நிறுவனங்களே எங்களுக்கு அறிக்கை சமர்ப்பித்திருக்கின்றன. ஆகவே, இது சட்டத்திற்கோ, நியாயத்திற்கோ நதிக்கோ புறம்பானது அல்ல. தயாரிக்கும் இடத்திலிருந்து அந்த வண்டிகளின் இட வசதி, தாங்கக்கூடிய சக்தி ஆகியவற்றைக் கொண்டு எத்தனை பேர்கள் ஏறலாம் என்று அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற அறிக்கையின்பேரில் அந்த உத்தரவைப் பிறப்பிக்க இருக்கிறது. இதனால் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களின் மனது புண்படுவதாக ஆகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1967 ஜூலை 4]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

உறுப்பினர் திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். ஹெரால்ட், ஸ்டாண்டர்ட் போன்ற வண்டிகளில் அவர்கள் அனுமதிக்கிற அளவுக்கு ஏதோ நான்கு பேர்களை, ஐந்து பேர்களை ஏற்றிக்கொள்ளச் சற்றுத் தாராள மனம் காட்டலாம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். தாராள மனம் காட்டலாம். ஏற்றினால் ஆட்சேபணை இல்லை என்று கூடச் சொல்லலாம். ஏற்குவிட்டால் அவர்களமீது பிரயாணிகள் வழக்குப் போட முடியாது என்று கூடச் சொல்லிவிடலாம். அதனுடைய அளவு, கபாலிடிவலிவு இவற்றைப் பொறுத்துதான் அதில் பிரயாணிகள் ஏறவேண்டும் என்ற அளவிலும், பொது மக்களுடைய நன்மையை உத்தேசித்தும், இந்த டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகப்படுத்துவதற்கான உத்தரவை இந்த அரசு வழங்க இருக்கிறது. அதே வகையில்தான் திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய இடங்களில் டாக்ஸிகள் மீட்டர் பொருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் இந்த அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது. அதுவும் பொது மக்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் மீதும் நல்ல கருத்துக்களையெல்லாம் வழங்கிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியையும், வணக்கத்தையும் பாராட்டுதலையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்த மானியங்களின் பேரில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணைகளை உறுப்பினர்கள் திரும்பிப் பெறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று திரு. வினாயகம் அவர்கள் சொன்னார்கள். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்று அதற்குத் தகுந்தபடி நாங்கள் ஒரு வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் தயாரித்திருந்தால், அதற்காக இந்த மானியத்தில் ரூ. 3 கோடி வழங்கவேண்டும் என்று கோரியிருந்தால் அவர்கள் வழக்கறிஞர் அல்லவா, இவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து நாட்டு டைமையாகக் வேண்டும், ஆகவே தேவையில்லை என்று வாதிடுவார்கள். ஆகவே அப்படிப்பட்ட வாதங்களெல்லாம் வேண்டாம் என்ற காரணத்தினால் தான் இருக்கின்ற நிலைகளை உத்தேசித்து, முதலாளிகளுக்கும் வேண்டுமென்றே பாதகம் செய்யாமல் நாம் அனுசரித்து வருகிற கொள்கை மையத்தில் இருந்துகொண்டு, நாம் இந்தக் காரியத்தைச் செய்கிறோம், ஆகவே இந்த வெட்டுப் பிரேரணைகளை திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை ஒருமனதாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : அமைச்சர் அவர்கள் உரையாற்றுகிற பொழுது நகர பஸ்களுக்காக வரியாகவும், சர்சார்ஜாகவும், ரூ. 85 லட்சத்திற்கு செக் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் நடத்தினாலும் அம்மாதிரிக் கட்டாயம் வரிச் செலுத்த வேண்டியிருக்கும். சர்க்காருக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் ரூ. 40 லட்சம். அது அன்னியில் சர்க்காருக்குக் கிடைத்தது ரூ. 45 லட்சத்தான். தனியார் நடத்தினால், இத்தனை கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யாமலே, சர்க்காருக்கு ரூ. 85 லட்சமும் வரி மூலம் கிடைத்து, மேலும் ரூ. 20, 25 லட்சம் மூலதனத்தின் பேரில் வருவாயாகக் கிடைத்து, ஆக ரூபாய் ஒருகோடிக்கு மேல் கிடைத்திருக்கும். இதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் என்ன விளக்கம் கூறுகிறார்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தனியார் நடத்தினால், நான் ஏற்கனவே சொன்னதுபோல, 24 சதவீதத்திற்குக் குறைவாக பிரயாணிகள் ஏறுகின்ற பஸ்வழித் தடங்களை நடத்தமாட்டார்கள். ஆகவே பொது மக்கள் செளகரியத்தை இழந்திருக்க நேரிட்டிருக்கும். தனியார்கள் குறிப்பிட்ட அளவுக்குத்தான் பஸ்களை நடத்துவார்கள். உதாரணத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டால் மதுரையில் இன்றைய தினம் பஸ் ரூட்டுகள் 50 என்ற அளவில்தான் இருக்கின்றன. காரணம், அதிக ரூட்களை மதுரையில் எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் வரக்கூடும். 1949-ம் ஆண்டி-
49 ரூட்கள் இருந்தன. கிட்டத்தட்ட 15, 16 ஆண்டுக் காலத்தில் இந்-
ரூட்டுகள் எந்த அளவுக்கு எண்ணிக்கையில் உயர்ந்திருக்கின்றன என்று ஒன்றுதான் உயர்ந்திருக்கிறது. அதாவது இப்பொழுது 50 ரூட்டுகள்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1967 ஜூலை 4]

ஆகியிருக்கிறது. மக்களுடைய செளகரியத்தைக் கவனிக்காமல் இருந்து விடக்கூடாது என்பதற்காக மதுரையில் உள்ள நிறுவனத்தார் ஸ்பேர் பஸ்கள் என்று பல்களை வாங்கி வைத்துக்கொண்டு, ஸ்பேர் பஸ்களை பீக் ஹவர்லில் ஓட்டுகிறார்கள். அதுகூட முறைதானா, சரிதானா, சட்டத் திற்கு உட்பட்டதா என்று இந்த அரசாங்கம் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது. தனியார் சென்னை நகரத்தின் பஸ்களை ஏற்று நடத்தினால், இந்த அளவுக்கு வரிக்களைக் கொடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு, ரூட்களை உருவாக்கி இருக்கமாட்டார்கள்.

திரு. கே. வினாயகம் : ஒரு சிறிய விளக்கம் தேவை. அப்படி ஒரு வேளை கட்டாயமாக போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்ற ஒரு முடிவுக்கு நாம் எல்லோரும் சேர்ந்து வந்தாலும், அதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ஏதாவது ஆஸ்டெர்னேடிவ் ப்ரொபெஷன், மாற்றுத்தொழில் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதுபற்றி நமது அரசாங்கம் யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாற்றுத் தொழில்பற்றி அவர்கள் யோசித்துக்கொள்ளவேண்டும். மாற்றுவழிபற்றி அரசாங்கம் யோசிக்கும்.

கோரிக்கை எண் II-க்கு திரு. வ. ஜார்ஜ் அவர்கள் கெரடுத்துள்ள வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிராகரிக்கப்பட்டது.

ஏனைய வெட்டுத் தீர்மானங்களெல்லாம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

“கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,23,900-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

கோரிக்கை எண் XXX-க்கு திரு. கே. வினாயகம் அவர்கள் கொடுத்த உள்ள வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிராகரிக்கப் பட்டது.

மற்றொரு வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

“கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,38,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

கோரிக்கை எண் XLIII-க்கு திரு. நா. காசிராமன் அவர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிராகரிக்கப்பட்டது.

மற்றொரு வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

“கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,44,31,100-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.